Skrzydlata POLSKA

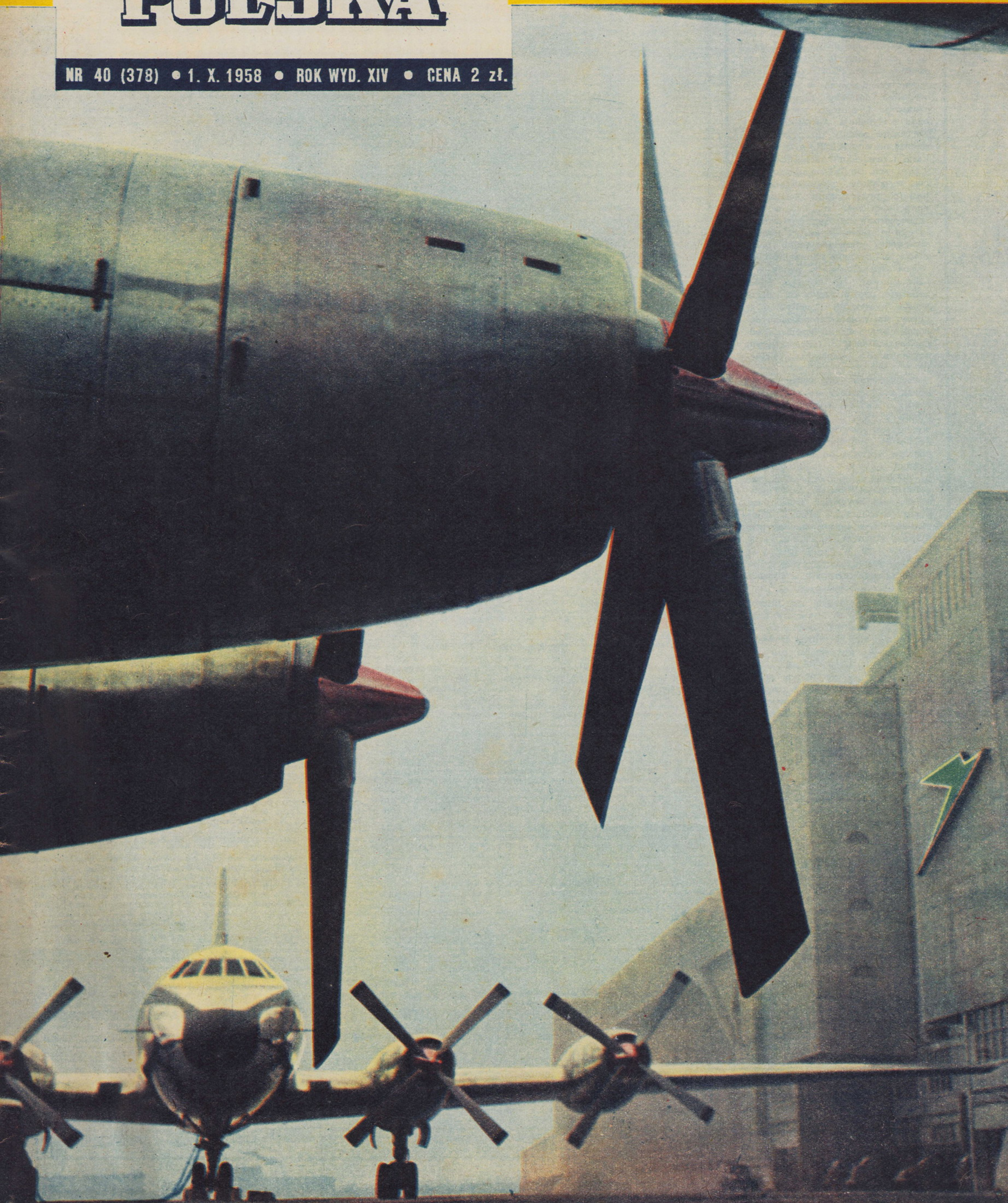
NR 40 (378) • 1. X. 1958 • ROK WYD. XIV • CENA 2 zł.

W numerze:

FARNBOROUGH 1958

Korespondencja własna z Wielkiej Brytanii

NA ZDJĘCIU: Gondole silnikowe turbośmigłowego samolotu pasażerskiego Bristol „Britannia".



Echa

WTORKOWE „Życie Warszawy" (23.IX) doniosło, że 20 września, we wsi Las pod Warszawą, miał miejsce wypadek samolotu sportowego. Przyczyny — bada komisja. Na razie wiadomo, że w powietrzu nastąpił defekt silnika, co zmusiło pilota do przygodnego lądowania, w czasie którego oderwała się część podwozia. W rezultacie samolot zboczył i wpadł na drzewo, pod którym bawiło się dwoje dzieci. Jedno z nich poniosło śmierć, drugie zostało ranne. Pilot wyszedł cało.

Nie pierwszy to w tym roku wypadek lotniczy (oby jednak ostatni!). I dlatego właśnie zarząd i dyrekcja Aeroklubu PRL zmuszone zostały do przeprowadzenia narady (11.IX.) z kierownikami i prezesami aeroklubów regionalnych. Omówiono na niej szereg wypadków, zastanawiano się nad ich przyczynami. Źródła ich znaleziono więc m. in.: w niezdyscyplinowaniu personelu latającego i technicznego; nieprzestrzeganiu obowiązujących przepisów, programów i instrukcji, co wprowadza chaos w pracy wyszkoleniowej; źle pojętym koleżeństwie, prowadzącym do tolerowania wykroczeń i uchybień w pracy; źle pojętej samodzielności aeroklubów i braku poczucia odpowiedzialności; lekceważącym stosunku do eksploatacji sprzętu.

Przytoczone konkretne przykłady potwierdziły aż nadto wyraźnie wyliczone przyczyny. Wynikało z nich, że znaczna część wypadków spowodowana była — delikatnie mówiąc — wadliwą obsługą sprzętu od strony technicznej. A więc — mechanik daje pilotowi niepełnosprawny samolot lub szybowiec. Szef techniczny nie sprawdza wykonanej przez mechanika pracy. Pilot wsiada do samolotu nie sprawdziwszy również jego stanu — w konsekwencji wypadek pewny i dobrze, jeżeli kończy się tylko uszkodzeniem maszyny, a bywa i gorzej.

Cóż zresztą dziwić się pilotowi, że wsiądzie do maszyny, która nie powinna być dopuszczona do lotu. Jest to może kwestia zaufania do mechanika lub po prostu brak doświadczenia. Na wspomnianą jednak naradę przylecieli sami kierownicy i prezesi aeroklubów i po przeprowadzonej kontroli technicznej okazało się, że... tylko dwa samoloty były utrzymane w stanie bez najmniejszego zarzutu, siedem zaś natychmiast zawieszono w lotach do chwili usunięcia poważnych usterek. Jaskrawy to przykład jak tanio cenimy sprzęt i życie ludzkie.

Zdawałoby się, że po naradzie sytuacja ta powinna ulec poprawie, że kierownictwo aeroklubów zrozumie swoją wielką odpowiedzialność za powierzony mu sprzęt i ludzi i odpowiedzialność tę zaszczepi wśród całej załogi. Wyciągnięte bowiem wnioski o bezwzględnym przestrzeganiu dyscypliny na ziemi i w powietrzu tak przez personel latający jak i techniczny, omówienie roli poszczególnych służb w aeroklubie, a w związku z tym szereg wskazówek i zarządzeń podnoszących jakość pracy oraz konsekwencje wyciągnięte w stosunku do winnych zaniedbań — powinny przecież przemówić do rozsądku.

Tymczasem w dziewięć dni później mamy znowu wypadek, kosztujący życie dziecka i samolot. Ostatni to chyba dzwonek, aby słowom: dyscyplina, odpowiedzialność, bezpieczeństwo latania — przywrócić ich właściwą wartość.



Nowe śmigłowce Wojsk Lotniczych w locie nad Wisłą. Foto: CAF



Kiedy skończymy z „mową-trawą"?

Na wystawie lotniczej na placu Zwycięstwa w Warszawie (30.VIII — 8.IX. 1958 r.) zauważyłem pewną ilość błędów, które zakradły się do plansz i tablic obrazujących rozwój naszej aeronautyki. Są to może drobiazgi, ale świadczą bądź o niechlujstwie bądź o braku wiedzy organizatorów i w ten sposób wprowadzają zamęt do umysłów zwiedzających.

Tablica Modelarska: powinno być „Stanisław Żurad (nie Tadeusz).

Tablica Okresu Wojennego 1939/45: Krótkotrwałe (chociaż zwycięskie) uczestnictwo jedynego naszego pilota w wojnie z Japończykami nie upoważnia chyba do zaliczenia zmagań powietrznych w Chinach jako karty Lotnictwa Polskiego.

Ppłk pil. St. Skarżyński utopił się powracając jako drugi pilot „Wellingtona" z lotu bojowego 25.VI.1942 r. (nie 13.XII.42 jak podano).

Tablica Wrzesień 1939 r. Widzimy tam fotografię P-24 (myśliwiec Puławskiego), który przecież w ówczesnych działaniach bojowych nie brał udziału. Ponadto na tablicy czytamy o udziale 150 maszyn myśliwskich P-11 w lotach operacyjnych. Rzeczywistość była jeszcze smutniejsza — a tym chwalebniejsza dla garstki naszych myśliwców: w linii było jedynie 120 samolotów P-11, a 30 P-7 (używanych — po pierwszych tragicznych próbach walk — do rozpoznań).

Tablica Raidy Wyczynowców: B. Orliński odbył swój sławny przelot Warszawa — Tokio — Warszawa na samolocie Breguet XIX B2 (a nie XI B2).

Co do plakatów na Święto Lotnictwa, to nasuwają się następujące zastrzeżenia: napis pod jedną z fotografii brzmi — „Lotnicy dywizjonu 306 w bitwie o Wielką Brytanię" Bitwa o Wielką Brytanię ma ściśle określone miejsce i czas (VIII—IX.1940 r.). Dywizjon 306 został zaliczony do operacyjnych (to był przełomowy moment w życiu każdej nowoorganizującej się jednostki bojowej) dopiero 8.XI.1940 r., a więc już dawno po zakończeniu bitwy.

Pod fotografią odprawy bojowej myśliwców wciąż te same, powtarzające się nazwiska ludzi, których wcale tam nie ma. Na zdjęciu zaś widzimy pierwszego (jeszcze z Polski) dowódcę 306 dywizjonu i następnie I Skrzydła Myśliwskiego ppłk. Tadeusza Rolskiego (mieszka i pracuje w Warszawie).

Na jednym z plakatów czytamy: „Ostatnie badania sugerują niedwuznacznie, że Jan Wnęk latał jeszcze przed Lilienthalem i sławnym Polakiem Tańskim". Stawianie obok siebie świątkarza Wnęka — którego loty są raczej legendą, i który praktycznie biorąc kompletnie nic nie dał lotnictwu — z inż. Otto Lilienthalem, wzbudzić może tylko uśmiech zażenowania i przekonać czytelnika, że osławiona „mowa-trawa" dalej bujnie kwitnie.

Kiedyż wreszcie będziemy do dorosłych ludzi mówić na serio, kiedyż przestaniemy ich traktować jak istoty niedorozwinięte umysłowo?

J. KOWNACKI — Warszawa

Wyrzucić „tych tam"!

Z przyjemnością przeczytałem kiedyś w „Skrzydlatej", że wstęp na lotniska aeroklubów regionalnych jest otwarty dla zwykłych śmiertelników. Cieszyłem się, że można będzie w chwilach wolnych pójść na lotnisko, popatrzeć jak latają nasi piloci. Niestety, radość okazała się przedwczesna. 15 lipca br. o godzinie 16.00 miałem możność stwierdzić, że słowo pisane nie zawsze znajduje pokrycie w praktyce. Wracając z Raidu Grunwaldzkiego wraz z dwoma kolegami podjechaliśmy motocyklem na lotnisko Aeroklubu Warmińsko-Mazurskiego w Gryźlinach. Odbywały się tam loty szkoleniowe na szybowcu dwumiejscowym. Zbliżyliśmy się do grupki uczniów i chcieliśmy zwrócić się do instruktora o pozwolenie pozostania na starcie. Instruktora nie było, więc grupowy zgodził się na nasz pobyt.

Po pięciu minutach, ze stojącego obok wozu sanitarnego, siedzący za kierownicą obok sanitariuszki pan głosem bardzo donośnym przywołał do siebie grupowego i rozkazał wyrzucić „tych tam" z lotniska. Rozkaz został wykonany natychmiast. Na nasze zapytanie czy nie wolno tutaj pozostać, odpowiedziano nam (uczniowie), że dotychczas było wolno, ale pan instruktor dziś nie pozwala. Cóż było robić, poszliśmy.

Pragnę nadmienić, że szybownictwo tak mnie jak i memu koledze nie jest obce. Związaliśmy się z nim w Ustianowej w roku 1938. Tym bardziej więc było nam przykro, że dziś ktoś „tych tam" wyrzuca z lotniska poprzez ucznia, nie racząc sam odwrócić głowy w naszym kierunku. Nie jest to chyba dobry sposób na popularyzację sportu lotniczego.

JAN FORTUNA — Stolpy

Sądzimy, że kierownictwo aeroklubu ustali nazwisko instruktora (na podstawie podanej daty i godziny) i pouczy go tak o jego obowiązkach na starcie (siedzenie w sanitarce!) jak i o stosunku do ewentualnych widzów.

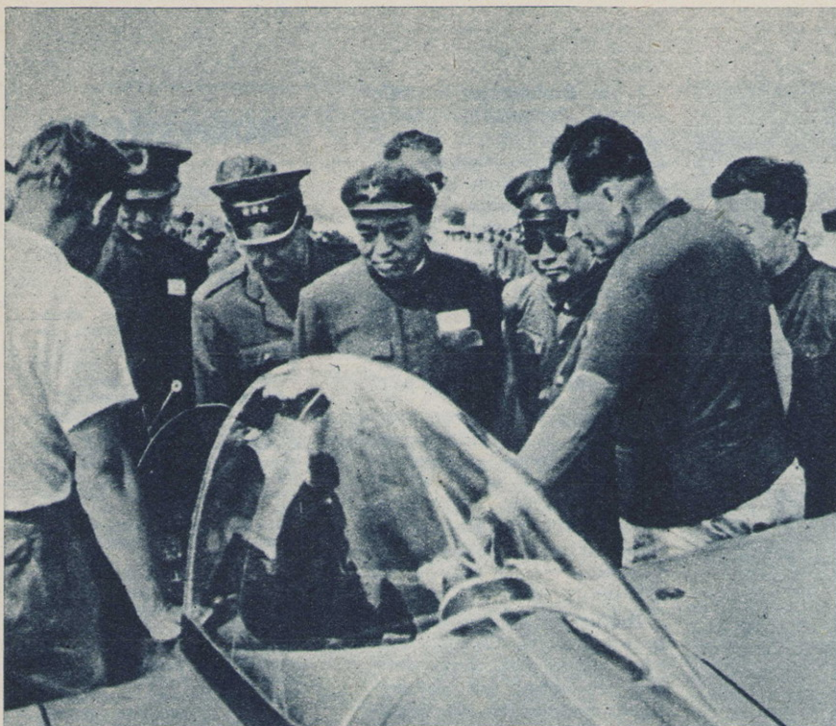
„SKRZYDLATA POLSKA" — TYGODNIK LOTNICZY ● WYD. WYDAWNICTWA KOMUNIKACYJNE.

Redakcja: Warszawa 12, ul. Kazimierzowska 52. Tel. 40061-7, wewn. 21, 82, 85 (sekretarz red.). Red. nacz. 42410.

Redaguje Kolegium w składzie: JERZY R. KONIECZNY — redaktor naczelny, JERZY ZARĘBSKI — sekretarz redakcji, PAWEŁ ELSZTEIN, TADEUSZ MALINOWSKI, inż. JANUSZ WOJCIECHOWSKI.

Cena egz. — 2 zł. Prenumerata: miesięcznie — 8 zł; kwartalnie — 24 zł; półrocznie — 48 zł; rocznie — 96 zł. Prenumeratę indywidualną przyjmują wszystkie urzędy pocztowe i listonosze. Prenumeratę na zagranicę przyjmuje PKWZ „Ruch" — Warszawa, ul. Wilcza 46, konto PKO I-6-100024 Warszawa. Cena prenumeraty na zagranicę jest o 40% droższa od ceny podanej wyżej. Prenumeratę należy wpłacać do 15 każdego miesiąca na następny. **Przedruk dozwolony tylko za podaniem źródła.** Rękopisów i ilustracji niezamówionych redakcja nie zwraca. Cena ogłoszeń w tekście w wymiarach do 50 cm² — zł 9 za 1 cm². Ogłoszenia przyjmuje Dział Zbytu PP Wyd. Kom., Warszawa, ul. Kazimierzowska 52. Druk. Zakłady Graficzne Dom Słowa Polskiego — Warszawa, ul. Miedziana.

NUMER PODPISANO DO DRUKU 25 WRZEŚNIA 1958 R. NAKŁAD 30 000 EGZ. Zam. 5731/C A-36



Marszałek Peng Teh-huei ogląda polskie szybowce w ośrodku szkolenia szybowcowego prowadzonym przez polskich instruktorów.

W DZIEWIĘCIOLECIE CHIŃSKIEJ REPUBLIKI LUDOWEJ

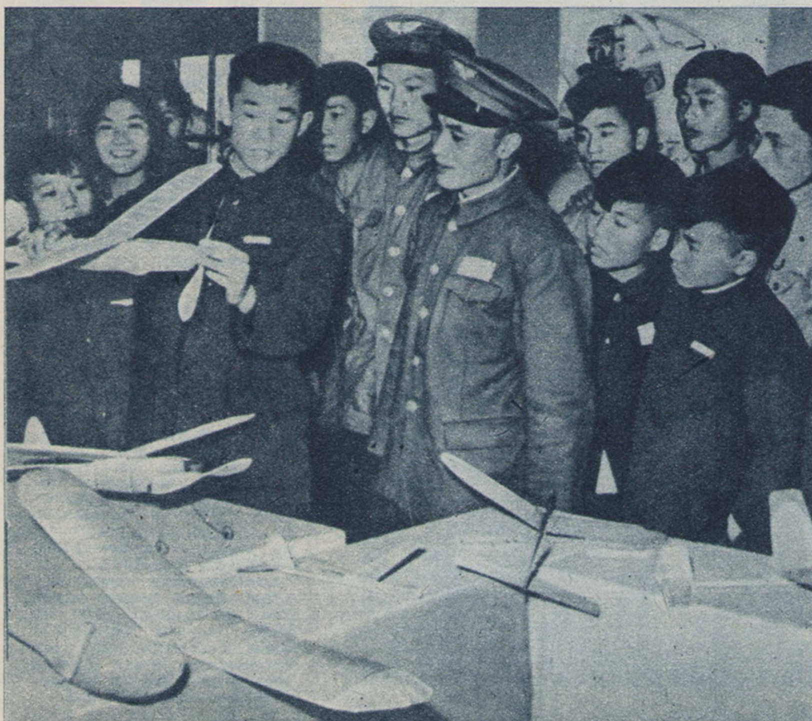
Dziewięć lat temu, w dniu 1 października 1949 roku, odbyła się uroczysta proklamacja Chińskiej Republiki Ludowej. Odtąd rokrocznie w dniu tym obchodzone jest święto narodowe Chin. Polskę łączą z ludowymi Chinami więzy szczerej przyjaźni — przyjaźni dwóch narodów bliskich sobie poprzez budowę tego samego ustroju sprawiedliwości społecznej, poprzez twórcze kształtowanie swej drogi do rozkwitu kraju. Z okazji święta narodowego Chin — zamieszczamy na tej stronie zdjęcia z życia lotniczej młodzieży największego narodu świata. (z)



Chińskim modelarzom z Pekinu pilot samolotu komunikacyjnego objaśnia na lotnisku szczegóły konstrukcji silników.



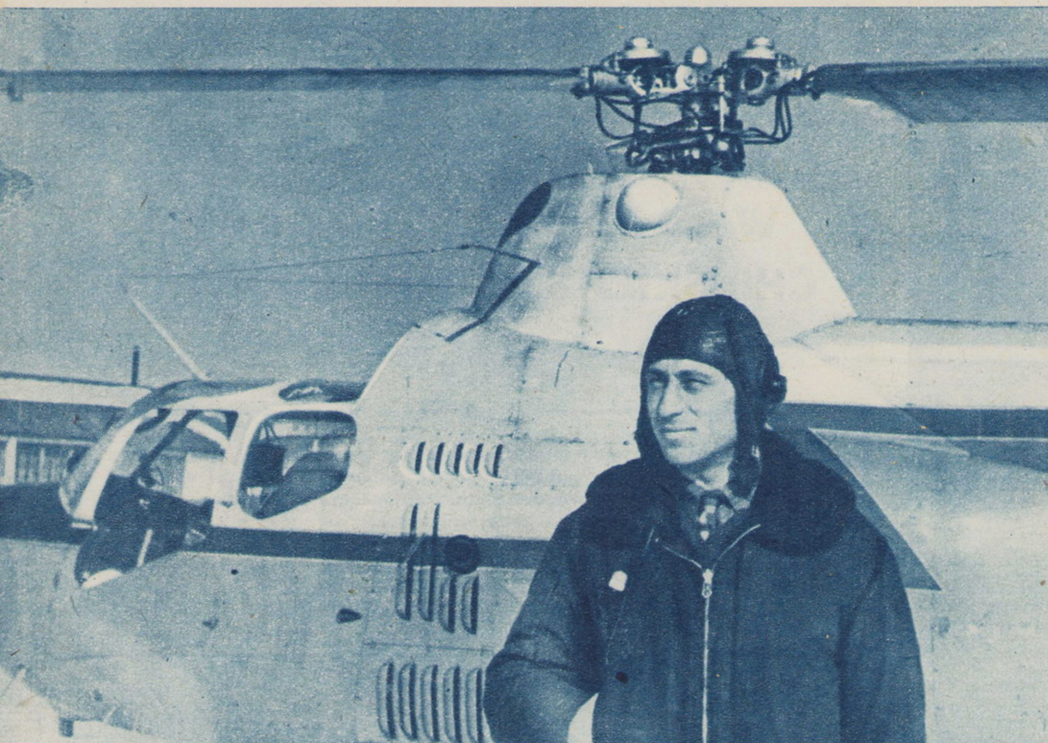
Chińska młodzież modelarska może się szczycić szczególnie precyzyjnym, dokładnym i eleganckim wykonaniem budowanych przez siebie modeli.



Na spotkaniu modelarzy z żołnierzami wojsk lotniczych w jednej z szanghajskich modelarni.



Fragment z zawodów modelarskich jednego ze wschodnich okręgów Chin.



Fiodor Biełuszkin, Mistrz ZSRR na rok 1958 w sporcie śmigłowcowym, rekordzista świata. Wylatał na śmigłowcach ponad 300 godzin.

PIERWSZE W ZSRR ZAWODY ŚMIGŁOWCOWE

Tekst: B. DRAGUNOW **Zdjęcia: G. RIMSKI**

Korespondencja własna „Skrzydlatej"

W Kałudze, mieście rodzinnym wielkiego uczonego rosyjskiego Konstantego Ciołkowskiego, odbyły się po raz pierwszy w ZSRR zawody śmigłowcowe. Zawody przeprowadzono przy udziale 14 najlepszych sportowców-pilotów śmigłowcowych z Wojsk Lotniczych, Centralnego Aeroklubu im. W. Czkałowa i Centralnej Szkoły Szybowcowej

DOSAAF.

Większość uczestników tej pierwszej imprezy to piloci - instruktorzy, przyzwyczajeni do najcięższych warunków lotów.

Pierwsza konkurencja polegała na wykonaniu lotu po kręgu ze ścisłym przestrzeganiem poszczególnych elementów lotu. Start nastąpił z kwadratowego pola wzlotów o rozmiarach 10 x 10 m. Po starcie pilot wykonał na wysokości 200 m krąg, przechodząc 15 m szerokości korytarz po czym podchodził do lądowania z zakrętu 90° i lądował na trzy punkty. W locie tym punktowano 10 poszczególnych jego faz.

O trudności zarówno wykonywania zadanej konkurencji jak i pracy komisji sędziowskiej może świadczyć fakt, że dopiero w nocy tego dnia ogłoszono wyniki. Trudno się dziwić, gdyż zbierano dopiero pierwsze doświadczenia z tego rodzaju zawodów.

W pierwszej konkurencji zwyciężył znany rekordzista W. Rjachowski — 190 pkt. (na 200 możliwych) przed N. Obodowskim — 177,5 pkt i W. Kostinym — 172,5 pkt. Zespołowo zwyciężyła ekipa Centralnej Szkoły DOSAAF — 500 pkt. przed zawodnikami z Centralnego Aeroklubu.

W lotach po kręgu ze zwrotami i lądowaniem w „studni" (kręgu) najlepsi byli zawodnicy obu ekip Wojsk Lotniczych — 312,5 pkt.

Drugi dzień zawodów był jeszcze cięższą próbą dla zawodników.

... Śmigłowiec na starcie. Stoi on w kole o średnicy 4 m, z tym, że koła podwozia są poza kręgiem. Pilot musi teraz wzlecieć na wysokość 2 m, odejść w lewo na 30 m od linii oznaczonej chorągiewkami, wrócić nad koło wyłożone na starcie, przelecieć do przodu, zawisnąć nad „studnią" i nad nią wykonać obrót o 360°. Każdy poryw wiatru miał tu wpływ na niewykonanie zadania, co przynosiło z kolei punkty karne.

Drugie zadanie według oceny pilotów było jeszcze trudniejsze: po wykonaniu zakrętu nad lotniskiem śmigłowiec zawisał na wysokości 10 m i opuszczał drabinkę linową. W kręgu oczekiwał „pasażer". Maszyna znajduje się w zawisie do tej pory, dopóki „pasażer" nie wejdzie na pokład śmigłowca. Z chwilą jednak, gdy „pasażer" rozpoczyna wchodzenie po drabince, śmigłowiec zaczyna opuszczać raz za razem nos lub też odlatuje na bok — karne punkty rosną! Mimo poważnych trudności, zadanie to wykonuje bezbłędnie lider zawodów M. Obodowski, a także F. Biełuszkin i mistrz sportu W. Rjachowski.

Przy okazji można przypomnieć, że to F. Biełuszkina podziwiano podczas pokazów w Tuszyno w roku bieżącym, gdy wykonywał akrobację na czeskim „Zlinie".

I oto Biełuszkin, kapitan zespołu Centralnego Aeroklubu, startuje w zawodach śmigłowcowych. W pierwszych lotach miał pecha, potem podczas lądowania w kwadracie 30 x 30 zdobył najwyższą lokatę, ale w punktacji po dwóch konkurencjach ten doskonały pilot zajął szóste miejsce. Chodził milczący i zadumany. Czy bowiem możliwe było odzyskać 42,5 pkt?

W trzeciej i czwartej konkurencji Biełuszkin uzyskał tak dobre wyniki, iż przesunął się w tabeli na trzecie miejsce. Rjachowskiego można było jeszcze pokonać w ostatniej konkurencji — przelocie na 150 km.

Biełuszkin starannie przygotował się do do tej ostatniej rozgrywki. Jego śmigłowiec leciał jak po szynach, dokładnie na wysokości 200 m z prędkością 130 km/h. Wszystkie punkty kontrolne minął bez odchylenia od wyznaczonego kursu i zakończył konkurencję na 22 sekundy wcześniej niż przewidywał to regulamin (regulamin dopuszczał wahania do 1 minuty). Za lot ten otrzymał pilot 400 pkt. — najwyższą ocenę.

Po wszystkich pięciu konkurencjach, uzyskując 901 pkt, pilot Fiodor Biełuszkin zdobył tytuł mistrza ZSRR w sporcie śmigłowcowym na rok 1958, przed Obodowskim i Rjachowskim.

Zespołowo zwyciężyła ekipa Wojsk Lotniczych (kapitan zespołu M. Jewstafiejew — 2 564 pkt. Ekipa zwycięska otrzymała puchar przechodni gazety „Sowietskij Patriot" i dyplom od Komitetu Kultury Fizycznej i Sportu. (l)



Wasilij Rjachowski, rekordzista świata, zajął na zawodach 3 miejsce.

ROZMAITOŚCI

SZCZEGÓŁY LĄDOWANIA RADZIECKIEJ RAKIETY GEOFIZYCZNEJ

Dzięki specjalnie skonstruowanym hamulcom aerodynamicznym i spadochronom kabina hermetyczna z dwoma psami — „Bielanką" i „Płostrają" — i przyrządy, które znajdowały się w radzieckiej rakiecie jednoczłonowej wystrzelonej 27 sierpnia br. na wysokość 450 km, wylądowały pomyślnie na ziemi.

Informuje o tym w wywiadzie „Trud" członek radzieckiej grupy roboczej do badania górnych warstw atmosfery za pomocą rakiet i sztucznych księżyców, prof. A. Kasatkin.

Rakietę wystrzelono we wczesnych godzinach rannych, gdy warunki są najlepsze. Uczony radziecki zwrócił szczególną uwagę na fakt, że kabina z psami wylądowała na ściśle oznaczonym miejscu, co świadczy o wysokiej precyzyjności systemu sterowania. Jednocześnie umożliwia to dokonywania tego rodzaju doświadczeń nawet w okolicach zaludnionych.

Lądowanie kabiny i aparatury odbyło się w ten sposób, że czołowa część rakiety, w której one się mieściły, oderwała się od głównej części kadłuba rakiety w czasie spadania. W tym momencie uruchomione zostały specjalne hamulce, które znacznie zmniejszyły szybkość spadania. Na wysokości około 5 km otworzył się najpierw mniejszy spadochron, a w kilka chwil później spadochron większy, dzięki czemu kabina z psami doświadczalnymi i aparaturą wylądowały bez wstrząsów.

Prof. Kasatkin podkreślił następnie, że interesującą cechą rakiety była jej stabilizacja we wszystkich trzech kierunkach. Umożliwiło to pomieszczenie jednych przyrządów naukowych na stronie nasłonecznionej, innych zaś na ocienionej stronie rakiety. Zdaniem uczonego radzieckiego do najważniejszych nowych przyrządów umieszczonych w rakiecie należy zaliczyć spektograf słoneczny i przyrząd do pomiarów promieniowania podczerwonego na ziemi i w atmosferze ziemskiej.

*

Jak podaje sekretarz Węgierskiego Komitetu Astronautycznego J. Sinka, do wystrzelenia radzieckiej rakiety geofizycznej użyto prawdopodobnie jako paliwa tzw. boranu — kombinacji boru z wodorem. Sinka informuje, że przy nowym paliwie można wytwarzać prędkości rzędu dwóch kilometrów na sekundę, co przekracza dwukrotnie prędkość osiąganą przy pomocy dotychczas znanych paliw. Dzięki nowemu paliwu możliwe będzie w niedalekiej przyszłości wystrzelenie wieloczłonowej rakiety, która będzie mogła krążyć dookoła księżyca z ładunkiem tonowym. (sz)

ZMARŁ KONSTRUKTOR PIERWSZEGO ŚMIGŁOWCA RADZIECKIEGO

W Moskwie zmarł niedawno w wieku 63 lat A. Czeremuszkin, konstruktor pierwszego śmigłowca radzieckiego, jeden z pierwszych pilotów latających na śmigłowcach, prawa ręka słynnego konstruktora samolotów Tupolewa.

Czeremuszkin ustanowił przed wojną szereg rekordów światowych dla tej klasy maszyn latających. Rząd radziecki nadał mu trzykrotnie Order Lenina oraz wiele innych odznaczeń państwowych. (sz)

GDZIE MARYNARZ NIE MOŻE... TAM LOTNIKA POŚLE

X lecie Lotnictwa Marynarki Wojennej PRL. Uroczystości, pokazy. Chwileczkę... 1958 — 10 = 1948 r. Cóż to był za przełomowy rok i skąd to trzyletnia luka po wojnie, w której nic się nad morzem nie działo?

Działo się i to wiele.

Kiedy w 1945 roku komandor-porucznik Szczepaniuk wraz z „oddziałem" trzech podoficerów marynarki znalazł w wyprawie na Hel cztery uszkodzone samoloty niemieckie Fieseler „Storch", był to dzień narodzin Ludowego Lotnictwa Morskiego.

Niebawem lotnictwo to posiadało aż dwa sprawne „Storchy", czteroosobową kadrę oraz dwa plutony wojska — ochronę lotniska.

W 1946 roku stan posiadania zwiększył się o dalsze trzy Po-2 i to z załogami. Można już było utworzyć klucz. Dowodził nim porucznik Jasiński.

W 1948 roku skromny klucz przekształcił się w pierwszą eskadrę. Ten właśnie rok uważa się oficjalnie za datę utworzenia Lotnictwa Marynarki Wojennej.

Z pionierskim okresem rozwoju naszego Lotnictwa Morskiego związane są też takie nazwiska, jak: komandor-por. Bogdan Pałuczak, komandor-por. Aleksander Majewski, płk Izydor Gruber, mjr Mieczysław Góral, kpt. Kaczyński, st. bosman Rusak i inne.

Korzystając z okazji X-lecia odwiedźmy dziś jubilata.

LOTNICTWO MORSKIE NA KÓŁKACH

Ktoś kto styka się po raz pierwszy z bliska z obecnym lotnictwem morskim, jest rozczarowany i... oczarowany równocześnie.

Rozczarowany, ponieważ nie widzi żadnych łodzi pływających czy nawet wodnosamolotów pływakowych kołyszących się na fali, ślizgających się w bryzgach przy starcie lub stojących spokojnie na kotwicy. Nic z tych romantycznych rzeczy.

Dziś lotnictwo morskie to takie same betonowe pasy startowe jak i w głębi kraju, a na nim dobrze znane myśliwskie „Limy" wszelkich odmian i bombowe „Iły". Wszystko na kołach. Odrzutowce panują niepodzielnie również nad morzem.

Oczywiście na wielkich morzach i oceanach spotyka się jeszcze wielosilnikowe łodzie latające; na Bałtyku wszędzie gdzie trzeba dolecą nasze odrzutowce. Taki mają zasięg, a przy tym prędkość.

Temat: samoloty — odpada. Wszystko tu już było powiedziane, pokazane i opisane. Trudno: „Limy" jak „Limy", „Iły" jak „Iły", z tym tylko, że mają nieco więcej nowoczesnych urządzeń nawigacyjnych i wyposażenie ratujące załogę w wypadku przymusowego wodowania.

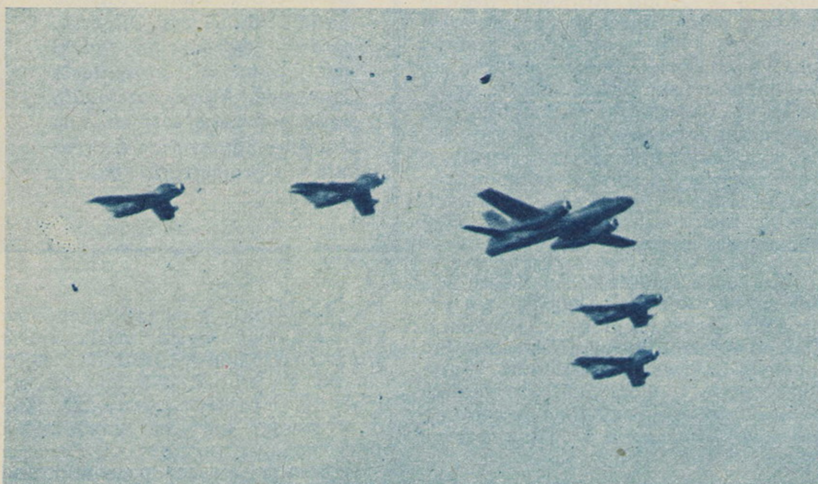
Inni za to są lotnicy. Nie chodzi tu nawet o zaskakujące swą niecodziennością przybysza z głębi lądu mundury marynarskie, ale o coś innego.

Powszechnie wiadomo, że lotnicy to bardzo sympatyczni ludzie, marynarze — również. Suma tych cech określa właśnie lotnika morskiego, a to naprawdę oczarowuje.

Wśród lotników morskich często spotyka się pilotów, który w wieńcu swojej „gapy" noszą cyfry 1 lub 2. Piloci pierwszej i drugiej klasy — kwiat lotnictwa. Nie jest to przypadkowe. Latanie nad morzem, gdzie nawet przy dobrej (a bardzo zmiennej) pogodzie horyzont jest niewidoczny, pod nogami dużo wody i to słonej — wymaga szczególnej odporności psychicznej i do perfekcji doprowadzonego opanowania lotów według przyrządów. Do tego dochodzi jeszcze wyszkolenie bojowe. Dlatego też piloci morscy są specjalnie dobierani i trenowani. A wyniki?

Wystarczy przeczytać choćby sprawozdania z ostatnich pokazów w Gdańsku.

Odrzutowce lotnictwa morskiego w locie ćwiczebnym. Foto: B. Koszewski



LOTNIK MORSKI OD PRZODU I TYŁU

Będzie to skrócony kurs rozpoznawania lotników wśród marynarzy opracowany specjalnie dla szczurów lądowych.

Z daleka — trudna sprawa. Takie same mundury marynarskie, takie same oficerskie białe czapki latem, kordziki w święto, złote dystynkcje (galony) na rękawach oznaczające stopnie wojskowe. Służba czynna nosi kołnierze marynarskie (wiązane niebieskim, a nie czarnym jak marynarze sznurkiem) i szerokie u dołu, granatowe spodnie.

Z bliska można zauważyć, że lotnicy noszą dystynkcje na rękawach na niebieskim tle, a na piersiach „gapy" (piloci) lub inne odznaki specjalnościowe.

Doświadczenie wykazało jednak, że wypróbowany sposób najszybszego i bezbłędnego odróżniania lotników od marynarzy polega na grzecznym zapytaniu: kto jest kto. To lepsze niż świdrowanie kogoś oczami.

Fakt, że lotnicy morscy noszą mundury marynarskie chyba najpiękniej, tłumaczą dziewczęta: to dlatego, aby serduszko nie miało wątpliwości — lotnik czy marynarz. A tak zawsze dobrze trafi.

BAJKA O ŁODZI

Lotnictwo Morskie jest Lotnictwem Marynarki Wojennej. Do jego zadań należy osłona i wspieranie działań naszej floty. Rozpoznanie i wykrywanie jednostek nieprzyjacielskich. W ogóle wszystko co może wyniknąć w ramach bliskiego współdziałania bojowego. A trzeba tu dodać, że w akcjach na morzu oba rodzaje broni doskonale się uzupełniają.

Wizytę jubileuszową u lotników morskich chciałoby się zakończyć czymś miłym, beztroskim. Ale zbieżność września — miesiąca obchodów X-lecia z innym wrześniem, tym sprzed dziewiętnastu laty, nasuwa chwilę zadumy.

Nasze lotnictwo morskie w 1939 roku, z jego sprzętem pamiętającym często lata dwudzieste, nie mogło stanowić poważnej przeszkody nawale hitlerowskiej. Pod względem ilościowym i jakościowym nasze lotnictwo morskie ma bardzo poważny ciężar gatunkowy w rejonach Bałtyku. Nie jesteśmy też sami, zawsze możemy liczyć na realną pomoc przyjaciół — potężnego obozu krajów socjalistycznych. Tylko jedno pozostało do dziś bez zmiany: dzielność ludzi lotnictwa morskiego, ich wierność przysiędze żołnierskiej. To łączy oba wrześnie.

Tym, którzy mimo wszystko nie chcieliby uwierzyć w rzecz dla nas tak oczywistą — niepowtarzalność tamtego września — możemy spokojnie zadedykować popularną na Wybrzeżu bajeczkę o łodzi (bądź co bądź też wehikule morskim):

— Znasz bajkę o łodzi?

— To ludź się, ludź...

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

Rapsodia BAŁTYKU

BAŁTYK we wrześniu widziany z samolotu, ma barwę granatowo-szarą; widnokrąg ginie w kłębach mgły. Czy tak samo wyglądało morze we wrześniu 1939 roku?

Niełatwo dziś odtworzyć przebieg tamtych tragicznych dni. Może to tak było:

W piątek, pierwszego września, o godzinie 4,50 rano, nad Puckiem pojawiły się bombowce niemieckie Heinkel He-111. Wysokość lotu 5 000 m. Bomby 50-kilogramowe. Był to w ogóle pierwszy nalot na Polskę w tej wojnie. W Pucku miał swą bazę Morski Dywizjon Lotniczy. W listopadzie 1938 roku posiadaliśmy 46 przestarzałych łodzi latających CAMS-55, Latham, Macchi i Schrek oraz wodnosamolotów pływakowych Lublin R-VIII i R-XII, bis. W momencie ataku w Pucku stał na kotwicy jedyny nowoczesny wodnosamolot CANT Z-506B, który trzy dni przedtem przyleciał z Włoch. Był to trójsilnikowy bombowiec pływakowy o prędkości maksymalnej 360 km/h, o zasięgu 1 600 km, uzbrojony w 6 karabinów maszynowych i mogący zabrać 900 kG bomb lub torpedę. Niestety, uzbrojony on był w broń, do którego amunicję Włosi, partnerzy Niemców, mieli dopiero przysłać.

Pierwszy nalot przyniósł duże szkody w urządzeniach portu morskiego i lotniczego w Pucku — ale nie w maszynach — te ocalały.

Zginęli wówczas od bomb, gdy biegli do samolotów, dowódca dywizjonu komandor porucznik Szystowski i dwaj starsi bosmani Poklękowski i Jagodziński. Po nalocie CANT Z-506B odleciał na Hel, gdzie zakotwiczony został w zatoce, około kilometra od brzegu. Pozostałe 11 starych wodnosamolotów przygotowano do ataku bombowego na ostrzeliwujący Westerplatte niemiecki pancernik „Schleswig-Holstein". Atak miał nastąpić o świcie. Niemcy byli szybsi. Ich nowy nalot przed świtem stał się końcem dywizjonu; pozostały mu tylko postrzelane wraki. Żaden z naszych nie wystartował.

Lotnicy odkotwiczyli pływające jeszcze wraki i puścili je z wiatrem na zatokę. Trudne do trafienia i zatopienia, ze względu na grodzie wodoszczelne, martwe samoloty długo opierały się atakom bombowym i broni pokładowej zaskoczonych tym eskadr niemieckich. Wreszcie i one legły na dnie. Lotnicy z karabinami w ręku ruszyli na obronę Wybrzeża. Walczyli oni razem z marynarzami i piechurami między Juratą i Jastarnią, w obronie Władysławowa i Helu. Pod Władysławowem polegli lotnicy-piechurzy: bosman Szuba, bosman-mat Maciuszewski, starszy marynarz Doliński.

Tak Morski Dywizjon Lotniczy walczył do końca, do 2 października, gdy padł Hel.

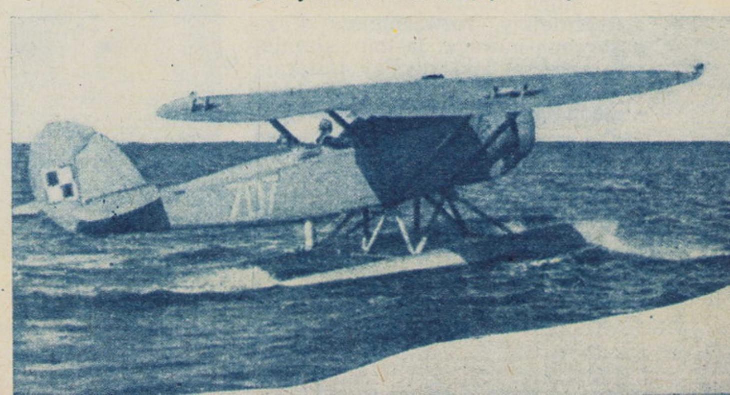
Meldunki załóg niemieckich biorących udział w nalotach na Wybrzeże jeden jedyny raz wspominają o spotkaniu w powietrzu samolotu z polskimi znakami, który umknął gdy tylko ich dojrzał. Może był to ów bezbronny CANT Z-506B, ocalały w pierwszym wielkim nalocie ponad 100 bombowców na Hel. Ocalały, mimo barbarzyńskiego ataku przez trzy bombowce nurkujące Ju-87 na członków jego załogi: radiooperatora Władysława Wzorka i mechanika bosmana-mata Grzesiaka, ratujących się skokiem do morza z zakotwiczonej maszyny. Rankiem 2 września CANT Z-506B wodował na Wiśle pod Warszawą. Trudno dziś powiedzieć jaki rozkaz go tu sprowadził. Jedni twierdzą, że aby zabrać na pokład jakiegoś dygnitarza z dowództwa lotnictwa i odwieźć do Rumunii; drudzy, że aby ewakuować bezużyteczną na Wybrzeżu maszynę. Ci ostatni dodają, że po silnych nalotach na Wiśle samolot odesłano na Bug, gdzie też dosięgły go bomby niemieckie — spłonął.

Od tej chwili już tylko polskie mewy mogły krążyć po niebie Wybrzeża. Bezbronne jak i ono.

Wieczorem 6 września 1958 roku w Gdyni wzywano poległych morskich lotników-piechurów na apel. Migotały ognie pochodni, odpowiadał przejmujący warkot werbli.

Polegli na polu chwały.

Polski przedwojenny wodnosamolot pływakowy.



OSTATNI LOT FRANCISZKA HYNKA



Pierwszy start w Warszawie balonu „Poznań", w maju br. Franciszek Hynek udziela wywiadu sprawozdawcy Polskiego Radia. Foto: B. Koszewski

OKROPNA, wprost nieprawdopodobna wiadomość o tragicznej śmierci jednego z najsławniejszych polskich pilotów balonowych pogrążyła całe nasze lotnictwo w głębokiej żałobie.

Przecież jeszcze kilka dni temu... tak jak codzień, spotykałem na przystanku tramwajowym na Pradze o tej samej godzinie starszego pana śpieszącego do pracy w APRL. Wątpię, czy ktokolwiek z przechodniów mógłby domyślać się, że ten opanowany, o niezwykle skromnym obejściu mężczyzna jest tak sławną postacią naszego sportu lotniczego.

Skromność Franciszka Hynka stała się prawie przysłowiową. Nigdy nie był żądny owacji i wyróżnień. Gdy w 1934 r. po powrocie z ZSRR, gdzie wylądował na balonie „Warszawa", oczekiwały go tłumy wielbicieli, natychmiast z dworca pojechał taksówką do Jabłonny, gdzie pracował, by uniknąć w Jego pojęciu zbędnych owacji. Takim pozostał do ostatnich dni swojego życia, ustępując nawet prawa pierwszeństwa w lotach balonowych po wojnie swoim młodszym kolegom. A przecież, jako kierownik sekcji i doświadczony pilot, miał pełne prawo udziału w pierwszych lotach.

Od 1923 roku był Hynek nieodłącznym towarzyszem lotów balonowych inż. Zbigniewa Burzyńskiego. Doskonale charakteryzuje swego przyjaciela Z. Burzyński: Lataliśmy wiele razem i było nam ze sobą dobrze mimo różnicy usposobień. On stateczniejszy, rozważniejszy, z zahartowaną odwagą, ja impulsywniejszy, bardziej lekkomyślny i starający się nie okazywać strachu, który niejednokrotnie odczuwałem.

O opanowaniu Hynka może świadczyć fakt, że w 1933 roku podczas lotu na dużej wysokości, gdy Burzyński zasłabł, bardziej wytrzymały fizycznie Hynek podaje tlen swojemu koledze na wysokości 9 700 m.

We wrześniu tegoż roku po wylądowaniu w puszczy kanadyjskiej, jak opisuje Z. Burzyński, tylko decyzja Hynka — iść dalej, uratowała obu pilotów od niechybnego zagubienia się w puszczy.

Pierwszym sukcesem sportowym, jaki odniósł Hynek, było zdobycie w 1928 r. I miejsca na krajowych zawodach o nagrodę przechodnią imienia płka. Wańkowicza, organizatora Wojsk Balonowych w Polsce. Wraz z Burzyńskim pokonują odległość 380 km w czasie 12 godz. 57 min.

W 1933 roku, startując wraz z Burzyńskim na balonie „Kościuszko" w Chicago — USA, zdobywa puchar Gordon-Bennetta, czwartą nagrodę tej nazwy ufundowaną przez gazetę „Chicago Daily News". Balon „Kościuszko" pokonał wówczas największą odległość liczoną w linii prostej, lądując po 39 godz 32 min (1 362 km) w puszczy kanadyjskiej na północ od miasta Quebec i zajmując pierwsze miejsce wśród silnej stawki 6 załóg: dwóch amerykańskich, belgijskiej, niemieckiej i francuskiej.

Sukces powtarza się w 1934 roku na XXII Międzynarodowych Zawodach o Puchar Gordon-Bennetta, startując w Warszawie we wrześniu wraz z Władysławem Pomaskim na balonie „Kościuszko". Zwycięża w trudnej konkurencji przelatując odległość 1 333,5 km w ciągu 44 godzin 48 min. Po raz drugi puchar Gordon-Bennetta zdobyli Polacy odbierając prymat Amerykanom, którzy począwszy od 1926 roku byli kolejnymi zwycięzcami zawodów.

Po wspaniałych sukcesach przyszła wojna, w której czynny udział brał kpt Hynek. W okresie okupacji pracuje w Armii Krajowej pełniąc funkcję komendanta bazy lotniczej. Więziony i dręczony przez gestapo nie załamał się, śmiało przyznając, że jako polski oficer może tylko walczyć z krwawym okupantem. Po zakończeniu wojny podpułkownik rezerwy Franciszek Hynek myśli o reaktywowaniu sportu balonowego. Daje temu wyraz na zebraniach sekcji historycznej Aeroklubu i w rozmowach prywatnych.

Marzenia spełniają się. Może nie tak szybko jak On to myślał, ale już w 1956 roku staje na czele sekcji balonowej Aeroklubu PRL, kierując budową pierwszych balonów i myśląc ciągle o możliwości zorganizowania spotkania międzynarodowego pilotów balonowych w wielkim konkursie.

Dnia 8 września 1957 roku startuje z Bemowa wraz ze swym przyjacielem inż. Burzyńskim do pokazowego lotu na balonie „Syrena", naszej pierwszej konstrukcji powojennej.

W tym roku z okazji obchodów Dni Lotnictwa wystartował sam z Gniezna na balonie „Poznań". Start nastąpił w dniu 7 września po południu. Z lotu tego, osiemdziesiątego w swojej karierze sportowej i wojskowej, już nie powrócił.

W pamięci naszej pozostanie na zawsze jako wzór wszelkich cnót obywatelskich pilota-sportowca w pełnej chwały kartach historii lotnictwa polskiego.

PAWEŁ ELSZTEIN

Franciszek Hynek

Urodził się w Krakowie dnia 1. XI. 1897 r. Od 1922 roku, będąc oficerem piechoty, przenosi się do oddziałów balonowych. W okresie okupacji czynnie działa w Armii Krajowej, otrzymując stopień podpułkownika. W latach 1942—1944 był komendandem bazy lotniczej AK. Był więźniem Pawiaka od 1944 roku, a następnie obozu koncentracyjnego.

Od roku 1956 pracuje w Aeroklubie PRL jako kierownik sekcji balonowej. Odznaczony Krzyżem Niepodległości, Orderem Odrodzenia Polski V kl. i Złotym Krzyżem Zasługi, a pośmiertnie Rada Państwa nadała Mu Krzyż Oficerski Orderu Odrodzenia Polski za wybitne osiągnięcia sportowe, które rozsławiły imię polskiego lotnictwa na świecie. Zginął dnia 8 września w katastrofie balonu „Poznań".





Z lewej: Nierozłączni przyjaciele i towarzysze wielu rajdów balonowych. Z prawej — Franciszek Hynek, z lewej — Zbigniew Burzyński. Powyżej: Franciszek Hynek na zawodach międzynarodowych, w Warszawie w roku 1934, rozmawia z harcerzami. Zdjęcia archiwalne

MISTRZOSTWA ŚWIATA W BRATYSŁAWIE

TADEUSZ MALINOWSKI

Sprawozdania jak i wyniki z poszczególnych konkurencji IV Spadochronowych Mistrzostw Świata podawaliśmy na bieżąco w numerach 34, 35 i 36. Obecnie dokonujemy obszerniejszego omówienia tej wielkiej imprezy, poświęcając na to wkładkę czterostronicową.

REDAKCJA

MISTRZOSTWA zorganizowane przez Aeroklub Czechosłowacji trwały od 3 do 10 sierpnia w Bratysławie. Zostały one poprzedzone i zakończone pokazami lotniczymi. Wszystkie cztery konkurencje przewidziane regulaminem rozegrano na lotnisku Vajnory odległym o 8 km od centrum miasta. Teren lotniska równy, o powierzchni około 700 m × 1 100 m.

W mistrzostwach startowało 78 zawodników, w tym 21 kobiet z 14 państw: Austrii (5), Belgii (1), Bułgarii (5 + 3), Czechosłowacji (5 + 3), Francji (5 + 2), Izraela (2), Jugosławii (5), Kanady (1), Polski (5 + 3), Rumunii (5 + 3, Stanów Zjednoczonych (5), Wielkiej Brytanii (3 + 1), Węgier (5 + 3) i Związku Radzieckiego (5 + 3). W nawiasach na pierwszym miejscu podano ilość mężczyzn, a na drugim ilość kobiet.

ORGANIZACJA

Kierownictwo mistrzostw składało się z sześciu zasadniczych komisji, nie licząc podsekcji i mniejszych służb. Kierownikiem mistrzostw był Karel Grepl, jego zastępcą Otokar Zajko, a sekretarzem Jozef Stefanek. Obowiązki przewodniczących komisji pełnili: sędziowskiej — Ctibor Cejpa, propagandowej — Stefan Hajdin, finansowej — Viktor Riegel, gospodarczej — Jan Sturc, transportowej — Jan Makovinsky i porządkowej — Jan Pivarci. Kierownictwo dnia lotnictwa spoczywało w rękach Viliama Kuna.

Komisja sędziowska, która liczyła około 40 osób, przez pierwsze dwa dni pracowała bardzo sprawnie. Niestety, w następnych dniach działalność jej uległa pogorszeniu, szczególnie gdy chodzi o podawanie wyników sportowych (może dlatego, że obliczanie punktów następnych konkurencji było bardziej pracochłonne). Poszczególni komisarze sportowi wykonywali swoją pracę tak w kole, przy strzale, telemetrach jak i w samolotach zupełnie dobrze. Taką zresztą opinię wyraził przewodniczący komisji spadochronowej FAI Amerykanin Joe Crane.

Propaganda mistrzostw jak i popularyzacja sportu spadochronowego z okazji tej wielkiej imprezy wypadła ponad wszelkie oczekiwania. Pisałem już o tym w swej pierwszej korespondencji z Bratysławy. Przy tej okazji chciałbym z całym uznaniem podkreślić fakt dużego zainteresowania się mistrzostwami prasy codziennej, tak miejscowej jak i centralnej. Każdego dnia bowiem na pierwszych i ostatnich kolumnach (w rubryce sportowej) można było zobaczyć fotografie skoczków i wyczytać krótkie sprawozdania z przebiegu konkurencji jak i z samego pobytu zawodników w stolicy Słowacji.



I konkurencja: skok na celność lądowania

Biuro prasowe w większości składało się z pracowników redakcji „Obranca vlasti", svazarmowskiego tygodnika wychodzącego w Bratysławie. Kierownikiem biura był redaktor naczelny tegoż pisma Jozef Ertl. Do 28 lipca biuro wydało sześć powielanych biuletynów w języku słowackim i francuskim oraz w czasie od 1 do 5 sierpnia 5 biuletynów dziennych. Dalsze biuletyny przestały się ukazywać. Zamiast nich biuro prasowe publikowało jedynie wyniki prowizoryczne lub oficjalne otrzymane z komisji sędziowskiej. Przy biurze było akredytowanych ponad 30 dziennikarzy czechosłowackich i zagranicznych. Z tych ostatnich — oprócz wielkich agencji prasowych i dzienników — większość stanowili sprawozdawcy lotniczy. Dziennikarze zakwaterowani byli w Bratysławie w hotelu „Carlton".

Wyżywienie i zakwaterowanie zawodników zorganizowano w domu studenckim Mlada Garda, odległym o około 5 km od lotniska. Przejazd uczestników mistrzostw z tego domu na Vajnory i z powrotem odbywał się autobusami. Jakość posiłków wahała się w granicach 8 000—8 500 kalorii. Stołówka na ogół sprawnie wydawała posiłki. Zakwaterowanie dobre.

PRZEBIEG KONKURENCJI

Regulamin IV Spadochronowych Mistrzostw Świata 1958 w Bratysławie został przyjęty przez komisję spadochronową FAI na posiedzeniu w dniach 6 i 7 lutego 1957 r. w Paryżu, przy czym za podstawę do jego opracowania posłużył regulamin mistrzostw 1956, który obowiązywał w Moskwie.

Trener polskich spadochroniarzy mistrz sportu Zbigniew Chronik udziela ostatnich rad przed skokiem. Na pierwszym planie od lewej: Antonina Chmielarczyk, Anna Franke i Maria Wojtkowska. Pomiędzy Chmielarczyk a Franke od lewej ku prawej: Gargała, Lewandowski, Kosina, pilot Stański, jeden ze Słowaków, Cierniak, całkiem niewidoczny Łobodda i Chronik.

Konkurencje miały przebieg następujący:

4 sierpnia — dwa skoki indywidualne z wysokości 1 000 m z natychmiastowym otwarciem spadochronu na celność lądowania (I konkurencja);

5 sierpnia — dwa skoki indywidualne z wysokości 2 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 35—43 sekund, z oceną stylu spadania, połączonych z wykonywaniem figur (III konkurencja);

6 i 9 sierpnia — dwa skoki grupowe z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 15—23 sekund na celność lądowania (IV konkurencja);

9 i 10 sierpnia — dwa skoki indywiduaine z wysokości 1 500 m z opóźnionym otwarciem spadochronu 15—23 sekund na celność lądowania z oceną stylu spadania (II konkurencja).

Tempo przeprowadzania poszczególnych konkurencji było rzeczywiście duże. Po trzech dniach — w czasie których bez przerwy dokonywano skoków — zawodnicy wzdychali za dniem przerwy. Taki dzień wreszcie nadszedł (czwarty z kolei), ale nie tylko z woli organizatorów. Co prawda kierownictwo planowało przerwę, lecz do jej pewniejszego urzeczywistnienia przyczyniły się niezbyt korzystne warunki meteo na rozgrywanie następnych konkurencji. W sumie zawodnicy mieli dwa dni odpoczynku. Pogoda poprawiła się dopiero w sobotę. Oczywiście, gdyby nie pogarszające się warunki atmosferyczne, organizatorzy odnieśliby niemały sukces — z całą pewnością udałoby się im przeprowadzić cztery konkurencje w ciągu czterech lub najwyżej pięciu dni.

Ale wróćmy do pierwszej konkurencji, która obfitowała w wiele niespodzianek. Na czoło tabeli wbrew ogólnym przypuszczeniom wysunęli się Bułgarzy i Węgrzy, Jehlicka (CSR) jest czwarty, Ostrowski (ZSRR) zajął ósme miejsce, a Koubek był dopiero trzydziesty. Polacy w tej konkurencji nie odegrali większej roli poza Cierniakiem (10) i Lewandowskim (14). Wśród kobiet pierwsze miejsce zajmuje Skopinowa (ZSRR), na trzecim jest Prjachina (ZSRR), a z naszych dziewcząt Franke zdobyła ósme miejsce. Źle wyrzucona z samolotu Chmielarczyk zajęła dopiero 17 miejsce.

Konkurencję rozegraną drugiego dnia wygrał Koubek, którego uważano jeśli już nie za ponownego mistrza świata, to za najgroźniejszego zawodnika do tego tytułu. W tym dniu Koubek wraz z drużyną CSR odrobił wiele utraconych punktów, a także i reprezentacja radziecka zbliżyła się zdecydowanie do czołówki. W klasyfikacji kobiecej trwała nadal próba sił. Polki odniosły duży sukces drużynowy, a Franke wysunęła się na drugą pozycję w tabeli, którą utrzymała do końca mistrzostw.

Następna konkurencja, skoki grupowe — to wielki wysiłek wszystkich mających coś do powiedzenia skoczków, pragnących zapewnić sobie jak najlepsze miejsce w tabeli. Nasza męska drużyna wypadła w tym dniu przeciętnie. Natomiast kobiety zajęły dobre miejsca, tak w klasyfikacji zespołowej jak i indywidualnej.

W ostatniej konkurencji triumfują zawodnicy radzieccy, przy czym Ostrowski zdecydowanie wysuwa się na pierwsze miejsce. Do ostatniej chwili jednak Jehlicka poważnie zagrażał reprezentantowi ZSRR, tak, że były to chwile pełne napięcia nie tylko dla obu zainteresowanych drużyn. Wśród kobiet Prjachina zwycięstwem w tej konkurencji zapewniła sobie ostatecznie tytuł mistrzyni świata.

Przy tej okazji warto dodać, że zawodnicy wykonywali skoki z samolotów An-2. Jeśli chodzi o styl spadania, to skoczkowie posługiwali się „żabką" i „jaskółką". Niektórzy spadochroniarze wypracowali sobie już własny, bardzo zresztą oryginalny styl spadania oparty na „jaskółce" i na „żabce".

Walka sportowa w Bratysławie była zacięta i wykazała nowy układ sił na świecie w sporcie spadochronowym. Czechosłowacy musieli oddać skoczkom radzieckim laury zwycięzców, wywalczone przed dwoma laty w Moskwie. Reprezentanci ZSRR zademonstrowali na mistrzostwach wspaniałą technikę skoku. Ich lądowania na krzyż jak i akrobacja były rzeczywiście wykonane po mistrzowsku.

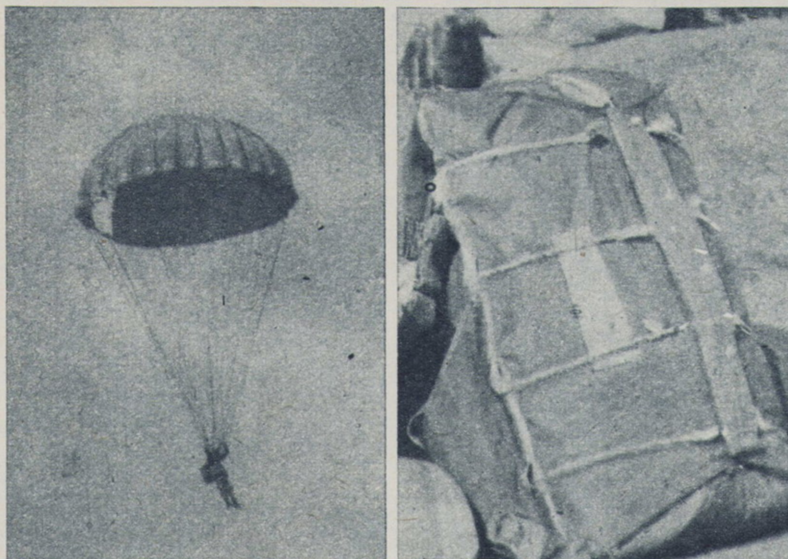
Jeśli do czołówki zaliczymy pierwszych dziesięciu zawodników, to będziemy w niej mieli 4 skoczków radzieckich, 3 bułgarskich i po jednym z CSR, Jugosławii i Polski. Oczywiście zestawienie to mówi samo za siebie. Wniosek — Bułgarzy stają się coraz silniejsi i kto wie, co będzie za dwa lata.

Analizę mistrzostw, konkurencji, wyników, ba — poszczególnych zawodników, można by robić bez końca. Można by opracowywać wykresy, tablice, dokonywać wielu porównań, wyciągać wnioski, snuć teoretyczne rozważania nad faktami, przypadkami, okolicznościami, brać pod uwagę szczęście, pogodę, dobry lub zły humor trenera i pilota. Czy warto? Może?

Na koniec kilka zdań o naszej reprezentacji. Drużyna kobieca spisała się znakomicie, zdobywając wicemistrzostwo świata w klasyfikacji indywidualnej i zespołowej. A trzeba tutaj dodać, że Chmielarczyk i Wojtkowska dokony-

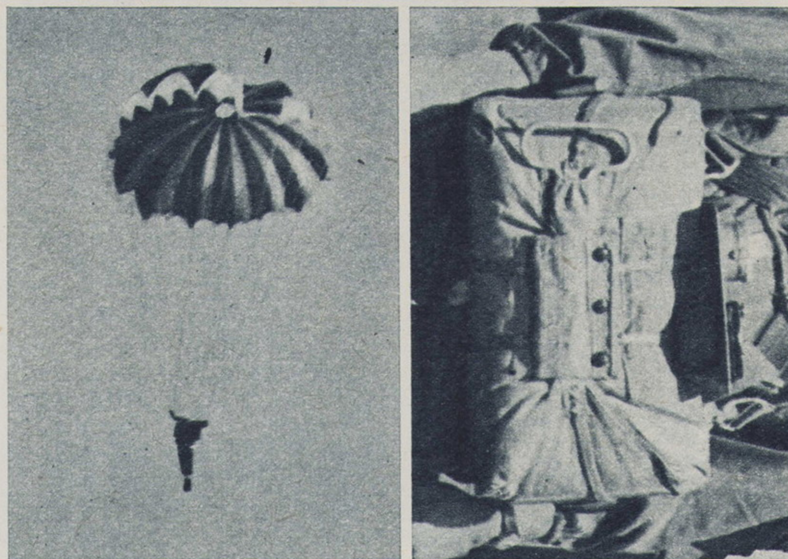
Dalszy ciąg na str. 14

G-27 Z/M • AUSTRIA



Czasza okrągła wykonana z 28 klinów z gładkiej tkaniny nylonowej koloru khaki o powierzchni 60 m². W klinie pomiędzy 1 a 28 linką wycięto szczelinę długości 2/3 klina. Linki nośne cienkie, nylonowe. Taśmy uprzęży również nylonowe. Pokrowiec bez ramy usztywniającej. Osłona z cienkiej tkaniny bawełnianej. Ciężar około 10 kG. Produkcja własna wytwórni Garand.

IRVIN • BELGIA



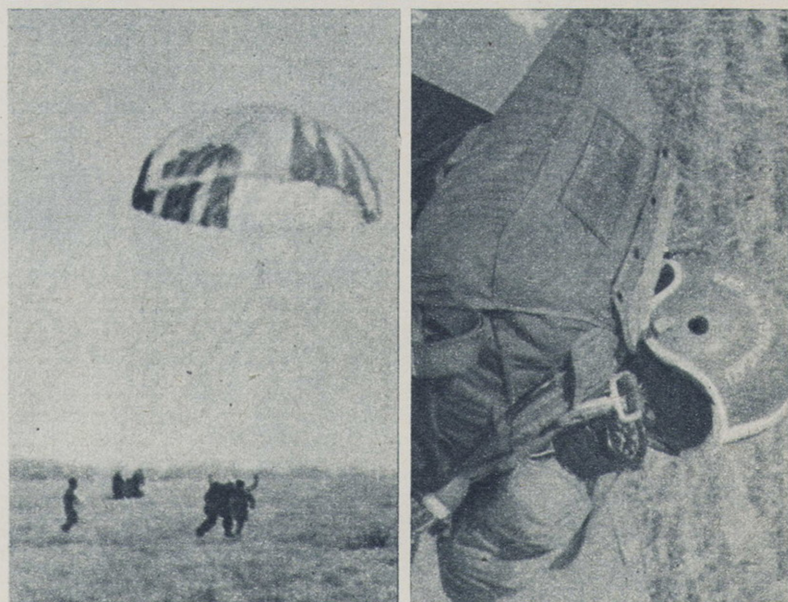
Czasza okrągła wykonana z 28 klinów, z gładkiej tkaniny nylonowej. Szczelina długości 1/2 klina. Uprząż z taśm nylonowych koloru khaki. Na zdjęciu po prawej stronie spadochron zapasowy produkcji francuskiej wytwórni EFA, w który zaopatrzony był zawodnik belgijski. Spadochron główny produkcji amerykańskiej. Powierzchnia czaszy około 42 m², 16 linek nośnych, ciężar 5 kG.

PDK – 01/MP • JUGOSŁAWIA



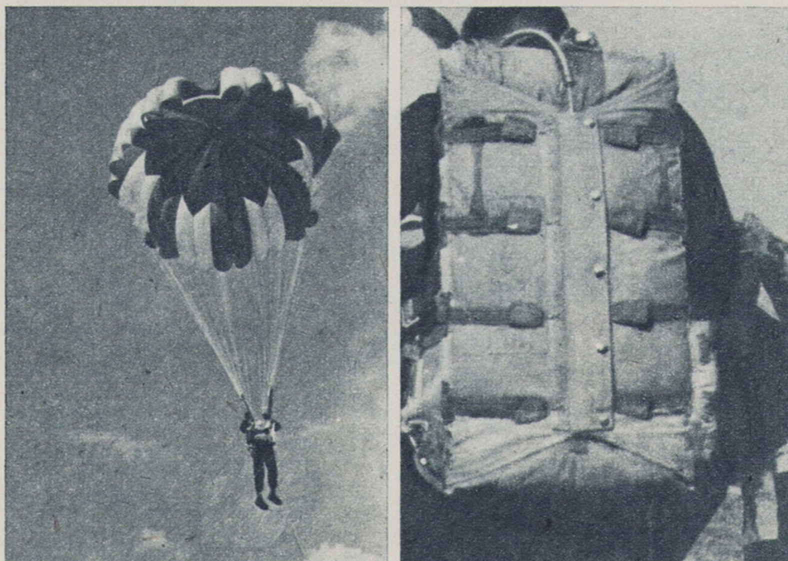
Czasza okrągła uszyta z 28 klinów z wyciętą szczeliną. Płaty ABD z gładkiej tkaniny jadwabnej, a płat C z tkaniny karkasnej. Linki nośne jedwabne. Osłona biała z tkaniny bawełnianej. Przy kieszonkach osłony zastosowano gumki wymienne. Pokrowiec bez ramy usztywniającej. Pilocik z tkaniny jedwabnej, stożkowy. Powierzchnia około 60 m². Ciężar około 10 kG. Produkcja własna.

IRVIN • KANADA



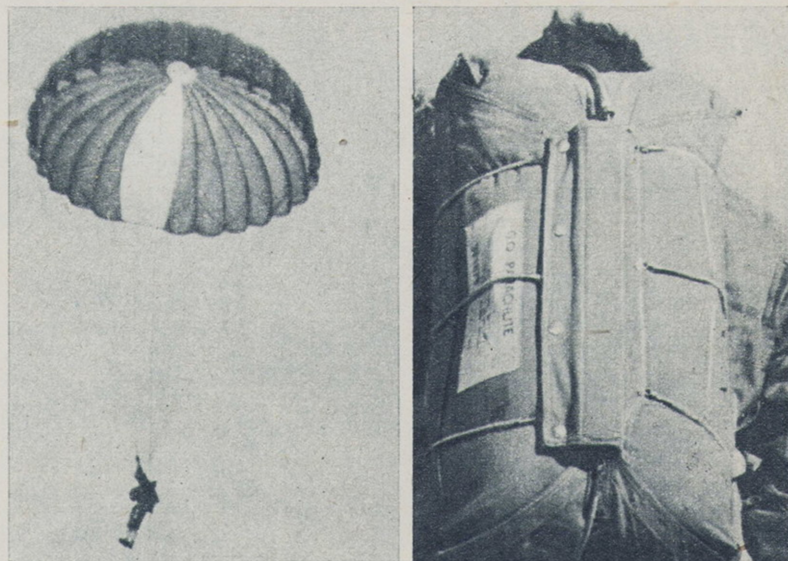
Czasza okrągła wykonana z 28 klinów z nylonowej tkaniny kratkowanej o powierzchni około 60 m². Szczelina miała kształt płaskiej półkuli i swym wycięciem obejmowała sześć klinów. (Szczelina widoczna na zdjęciu.) Linki nylonowe, w miejscu wyciętej szczeliny przechodzą normalnie. Spadochron eksperymentalny. Ciężar około 9 kG. Produkcja amerykańska.

P-SO-1 • USA



Czasza okrągła uszyta z 28 klinów z nylonowej tkaniny kratkowanej. Szczelina wycięta w 28 klinie. Przy pokrowcu zastosowano amortyzatorki sprężynowe. Pokrowiec bez ramy usztywniającej. Celem zachowania kształtu użyto usztywniaczy zaprofilowanych z taśm stalowych. Pilocik stożkowy. Osłona z tkaniny bawełnianej, z kieszonkami z gumek wymiennych. Produkcja własna, wytwórni Pioneer.

GQ PARACHUTE • W. BRYTANIA



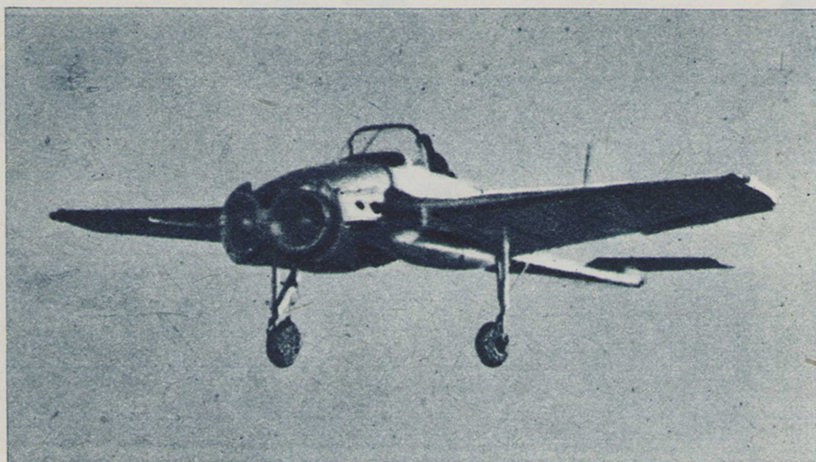
Czasza okrągła wykonana z 28 klinow z gładkiej tkaniny nylonowej o powierzchni około 60 m². Pomiędzy 1 a 28 linką wycięto szczelinę długości 2/3 klina. Linki nośne bardzo cienkie, nylonowe. Pilocik stożkowy. Osłona z tkaniny bawełnianej, białej, ma kieszonki wymienne z gumek. Części metalowe przy uprzęży — chromowane. Produkcja własna wytwórni GQ Parachute Co.

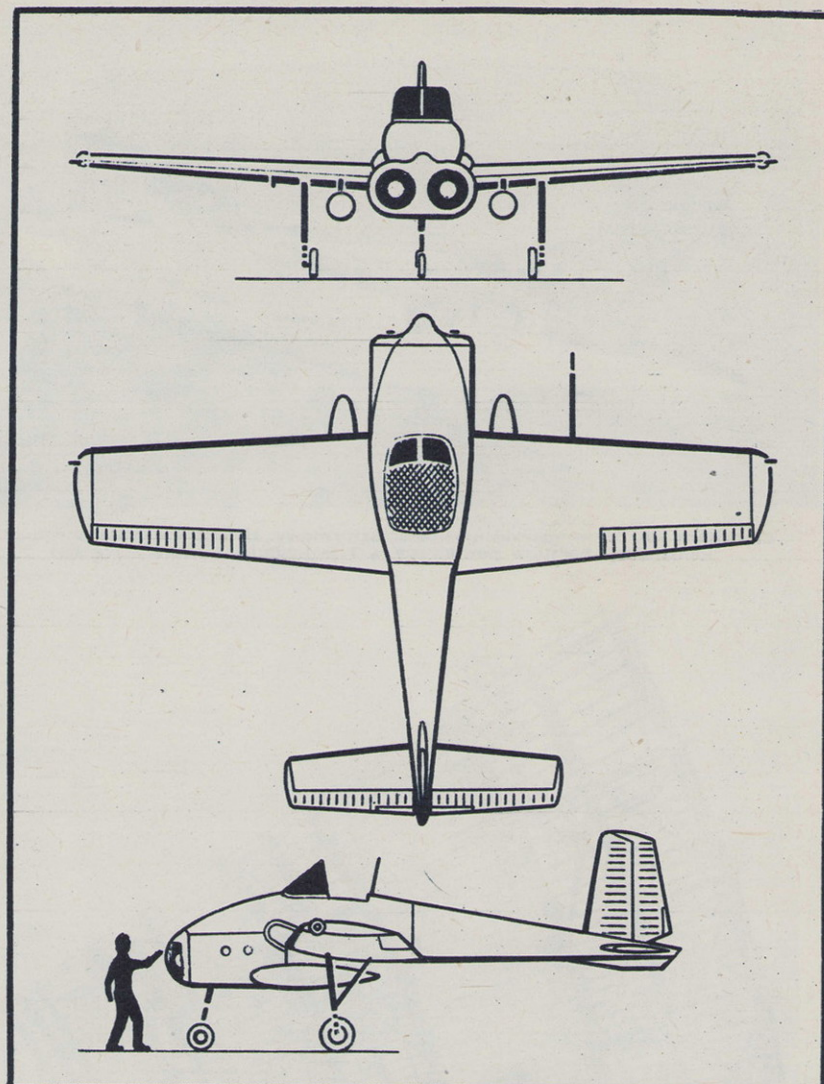
BELL X-14 ● USA

WŚRÓD startujących pionowo samolotów z napędem odrzutowym można wyróżnić dwie główne grupy. Do pierwszej należą samoloty startujące w pozycji pionowej i następnie przechodzące do lotu poziomego. Przykładem takiego samolotu jest np. Ryan X-13 (opisany niedawno w „SP"). Do drugiej grupy zaliczamy samoloty startujące w pozycji poziomej, a więc w normalnej pozycji lotu. Przykładem samolotu tej grupy jest doświadczalny samolot Bell X-14, którego pierwszy lot (z zawisem) odbył się 19 lutego 1957 r. Pionowy ciąg, niezbędny do startu, zapewniony jest w tym samolocie przez odchylenie w dół kierunku strugi gazów wylotowych z dwóch silników odrzutowych.

Bell X-14 jest wolnonośnym dolnopłatem metalowej konstrukcji o normalnym układzie. Skrzydła wyposażone są w zwykłe lotki, a oprócz tego na końcach skrzydeł zabudowane są dysze sterowania strumieniowego (czynne w czasie startu i zawisu). Kadłub mieści nad płatem otwartą kabinę pilota. Usterzenie wolnonośne. Również w tylnej części kadłuba znajduje się wychylna dysza sterowania strumieniowego. Zwykłe, stałe podwozie trójkołowe.

Napęd samolotu stanowią dwa silniki turboodrzutowe „Viper" po 800 kG ciągu, umieszczone obok siebie w przedniej części kadłuba. Wyloty silników, zaopatrzone w urządzenia do odchylania ciągu, znajdują się pod środkiem ciężkości samolotu. Sprężarki silników zasilają także dysze sterowania strumieniowego na końcach skrzydeł i kadłuba. (JS)





DANE TECHNICZNE

Wymiary:

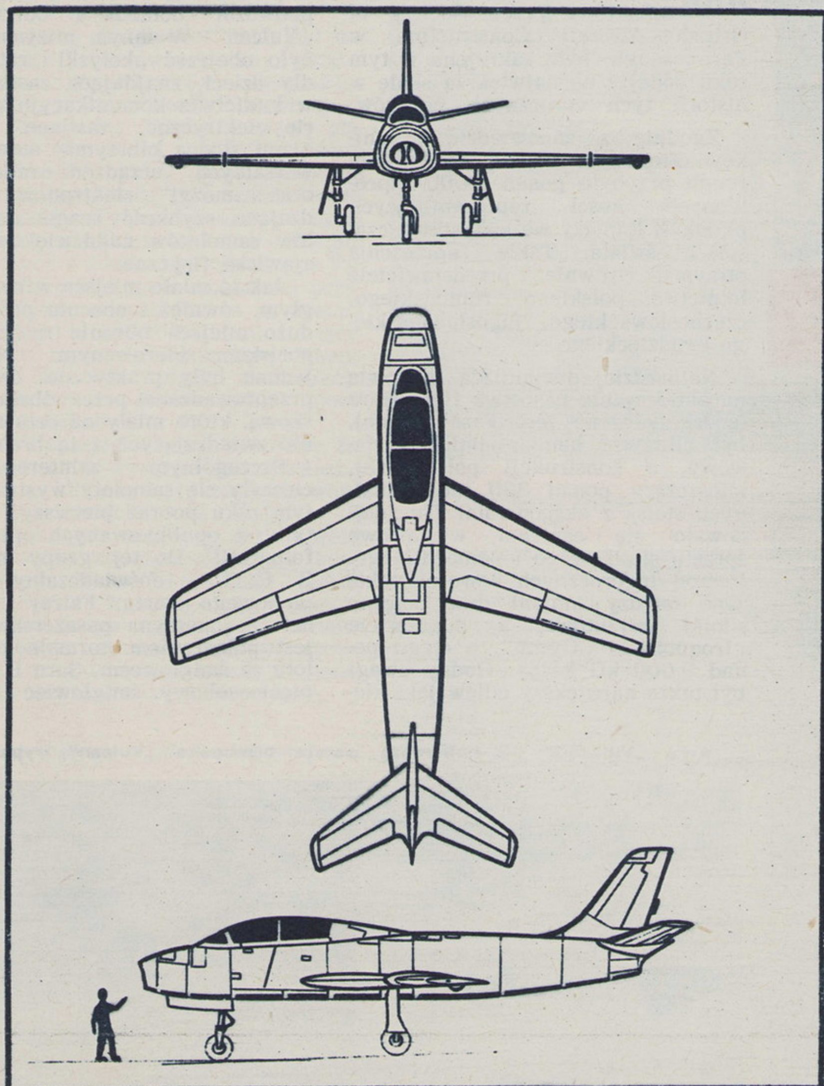
Rozpiętość	—	10,36 m
Długość	—	7,62 m
Wysokość	—	2,44 m

Ciężary:

Ciężar w locie	—	1 500 kG

Dalszych dan. brak

KONSTRUKCJE ZAGRANICZNE



FUJI T-1 F2 ● JAPONIA

NA całym świecie powstają obecnie nowe konstrukcje samolotów szkolno-treningowych o napędzie odrzutowym. Wśród państw budujących takie samoloty nie zabrakło Japonii, gdzie w zakładach Fuji powstał prototyp samolotu oznaczonego T-1F2.

T-1F2 jest dwumiejscowym, jednosilnikowym wolnonośnym dolnopłatem konstrukcji metalowej.

Skrzydła o niewielkim skosie (27°) posiadają konstrukcję dwudźwigarową z kesonem międzydźwigarowym.

Kadłub mieści przed płatem kabinę załogi o miejscach w tandem. Osłona kabiny otwierana w tył — do góry. Pod kadłubem zabudowano klapę hamulca aerodynamicznego.

Usterzenie wysokości pływające.

Podwozie trójkołowe. Koła podwozia wciągane w kadłub.

Silnik turboodrzutowy Mk-1 o ciągu 1 200 kG zabudowany w kadłubie i zasilany przez czołowy chwyt powietrza o spłaszczonym obrysie. Dostęp do silnika przez odjęcie tylnej części kadłuba. (JS)



DANE TECHNICZNE

Wymiary:

Rozpiętość	—	12,10 m
Długość	—	10,5 m
Wysokość	—	3,5 m
Pow. nośna	—	22,2 m²

Ciężary:

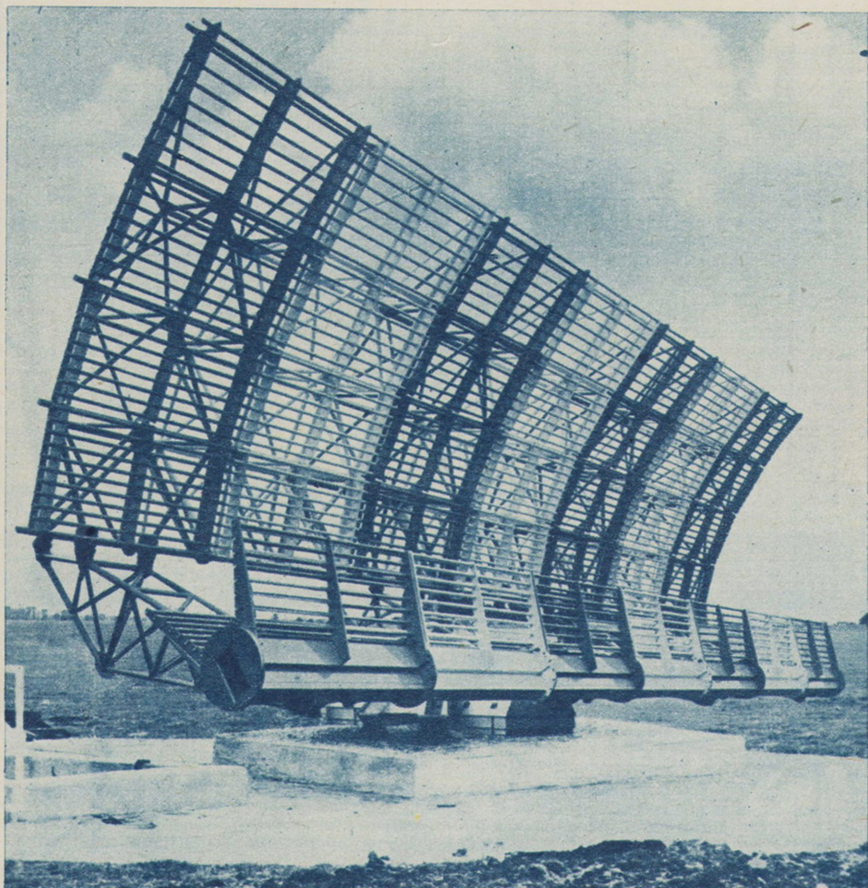
Ciężar w locie	—	3 600 kG
Obciążenie pow.	—	162,5 kG/m²
Obciążenie ciągu	—	3 kG/kG

Osiągi:

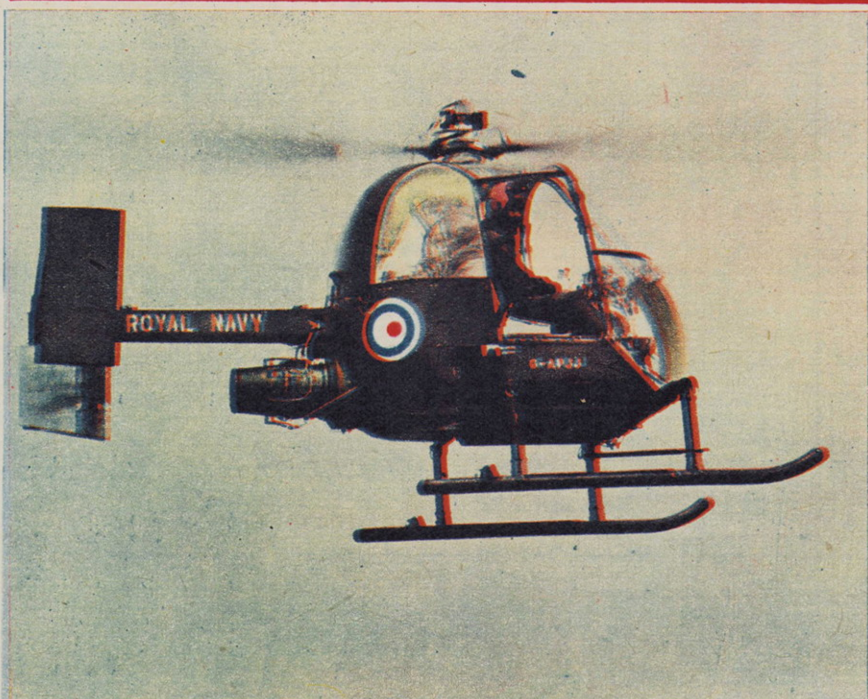
Prędkość max. (7 000 m)	—	777 km/h
Graniczna liczba Macha	—	0,85
Prędkość lądowania	—	139 km/h
Pułap	—	11 000 m
Czas trwania lotu (7 000 m)	—	2 h
Start na przeszkodę 15 m	—	600 m
Lądowanie znad przeszkody 15 m	—	900 m

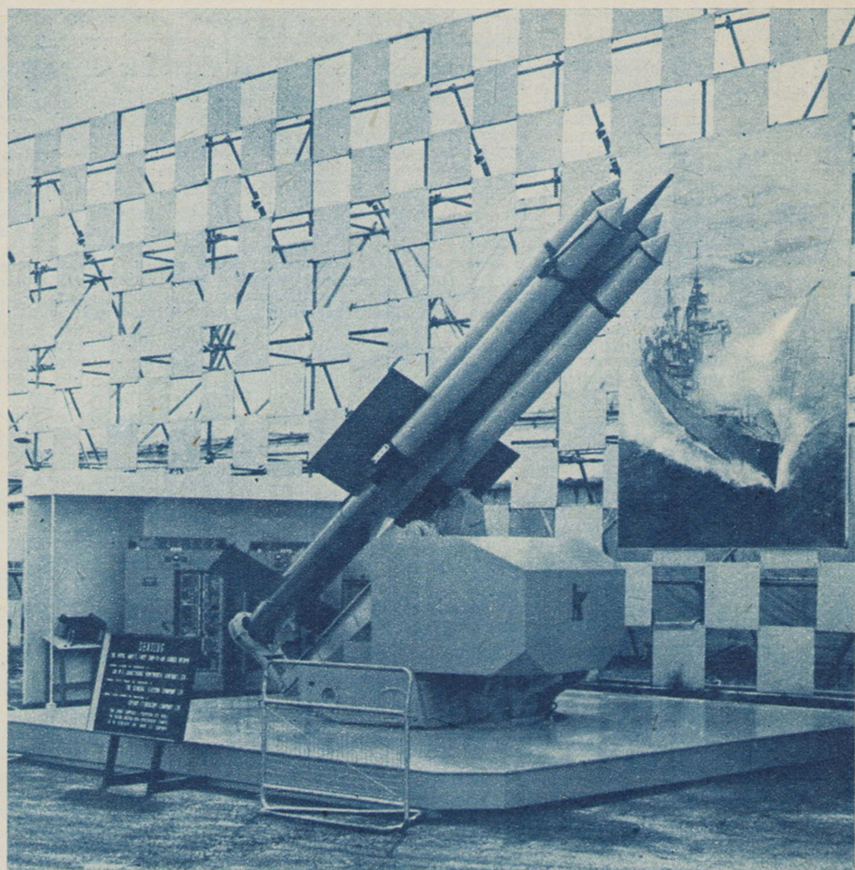


Blackburn NA. 39 — morski myśliwiec szturmowy. Uwagę zwracają oryginalnej konstrukcji hamulce powietrzne w tyle kadłuba (rozwierające się).



Antena radarowa typu Marconi S 264. Jest ona zamontowana na wierzchu podziemnego bunkra, mieszczącego poszczególne części aparatury radarowej: nadajnik, odbiornik itp. NIŻEJ: Nowy śmigłowiec Fairey „Ultra Light".





„Seaslug" — zdalnie kierowany pocisk rakietowy grupy okręt-powietrze, służący do zwalczania celów powietrznych z pokładów okrętów.



Fairey „Rotodyne" — połączenie samolotu ze śmigłowcem; maszyna ta była jedną z największych atrakcji wystawy.

FARNBOROUGH 1958

JERZY ORŁOWSKI

Korespondencja własna z Wielkiej Brytanii

XXX WYSTAWA brytyjskiego przemysłu lotniczego, zorganizowana przez Society of British Aircraft Constructors w Farnborough, była zakrojona w tym roku bodajże na największą skalę w historii tych corocznych pokazów.

Zgodnie z zapowiedzią czynników oficjalnych SBAC, do Farnborough przybyło ponad 7 000 zaproszonych gości, reprezentujących przemysł lotniczy we wszystkich częściach świata. Takie zaproszenia otrzymali również przedstawiciele lotnictwa polskiego, rumuńskiego, czechosłowackiego, jugosłowiańskiego i radzieckiego.

Najbardziej dominującą budowlą na płaszczyźnie hrabstwa Hampshire (gdzie położone jest Farnborough), był olbrzymi hangar-namiot wystawowy, o konstrukcji półsztywnej, mieszczący ponad 330 indywidualnych stoisk z eksponatami. Tu znajdowało się centrum wystawowe sprzętu silnikowego i pomocniczego. Pośród tegorocznych nowości pokazano między innymi dwa potężne silniki odrzutowe, a mianowicie „Iroquois" i „Gyroń", o ciągu ponad 9 000 kG każdy. Godny uwagi był także największy odlew jaki kiedykolwiek wykonano w Anglii ze stopu lekkiego, a mianowicie goleń podwozia bombowca odrzutowego „Vulcan". W innym miejscu można było obejrzeć „kołyski" ratownicze dla dzieci, znajdujące zastosowanie w lotnictwie komunikacyjnym, baterie elektryczne, „zasilane" promieniami słońca olbrzymie anteny uniwersalnych urządzeń radarowych oraz „mózgi" elektronowe sprawdzające szybkość reagowania pilotów samolotów naddźwiękowych na zjawiska fizyczne.

Jak to miało miejsce w roku ubiegłym, również i obecnie poświęcono dużo miejsca obronie rakietowej i pociskom kierowanym. Nowością jednak były praktyczne ćwiczenia, przeprowadzane przez obsługę wojskową, które miały na celu zapoznanie zwiedzających z tą bronią.

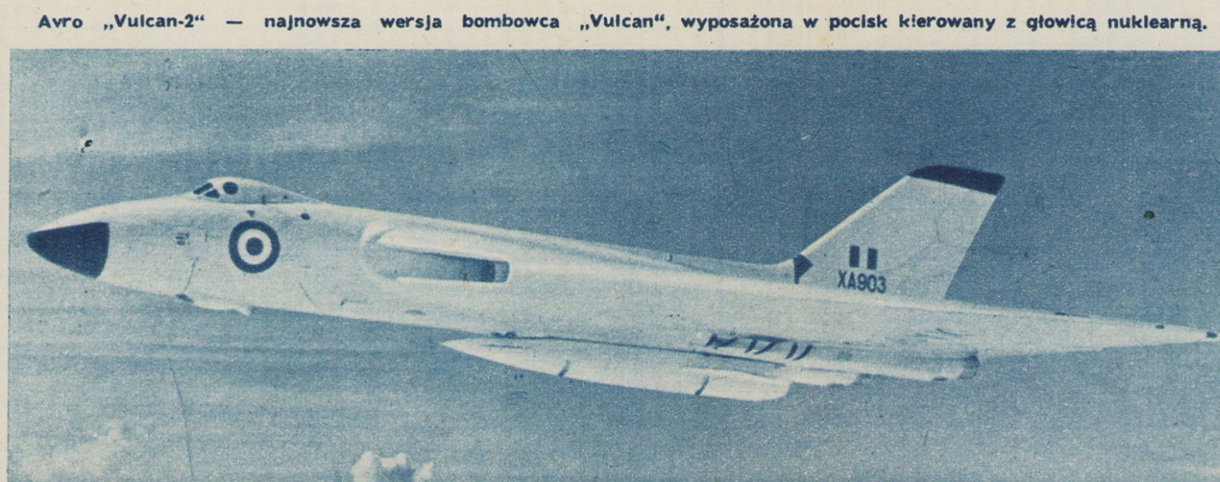
Szczególnym zainteresowaniem cieszyły się samoloty wystawione w tym roku po raz pierwszy, a znane tylko z opublikowanych opisów lub fotografii. Do tej grupy należały: S. C. 1 — doświadczalny samolot pionowego startu, Fairey „Rotodyne" — maszyna pasażerska, która jest połączeniem normalnego samolotu ze śmigłowcem, Saro P. 531 — pięcioosobowy śmigłowiec o napędzie turbinowym, którego współtwórcą jest Polak inż. Tadeusz Ciastuła, Westland „Westminster" — największy śmigłowiec brytyjski napędzany przez dwie turbiny, Bristol 192 — dwuwirnikowy śmigłowiec RAF-u, nowe „Comety" w wersjach 4 i 3B, Auster „Alpha" — mały płatowiec do zadań ogólnych, Avro „Vulcan-2", który jest najnowszą wersją bombowca „V" oraz samolot-hamownia „Tyne-Ambassador", opracowany specjalnie do lotów doświadczalnych z silnikami Rolls Royce Tyne. Dla wybranych osobistości przygotowano niespodziankę w postaci ukrytego w pobliskim namiocie morskiego myśliwca szturmowy Blackburn NA. 39, którego konstrukcja i uzbrojenie są jeszcze dzisiaj tajemnicą państwową.

Streszczając własne wrażenia: zarówno sama wystawa jak również i pokazy lotnicze były zorganizowane na rzeczywiście dużą skalę, a do największych atrakcji tej imprezy należałoby zaliczyć akrobacje bombowców „Victor" i „Vulcan" (pętla, półpętla i wywrót), loty zespołu akrobacyjnego „Czarnych Strzał" (myśliwce „Hunter") oraz pokazowe loty transportowego samolotu pionowego startu Fairey „Rotodyne".



WYŻEJ: Nowy typ pasażerskiego Vickersa — „Viscount II", na dostawę którego złożyło zamówienie już 7 państw.
NIŻEJ: Westland „Westminster", największy śmigłowiec brytyjski.

Avro „Vulcan-2" — najnowsza wersja bombowca „Vulcan", wyposażona w pocisk kierowany z głowicą nuklearną.



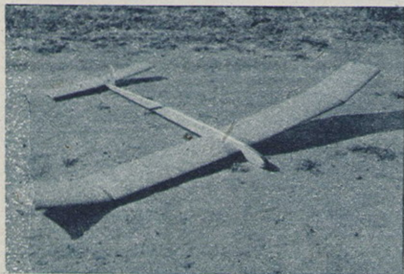


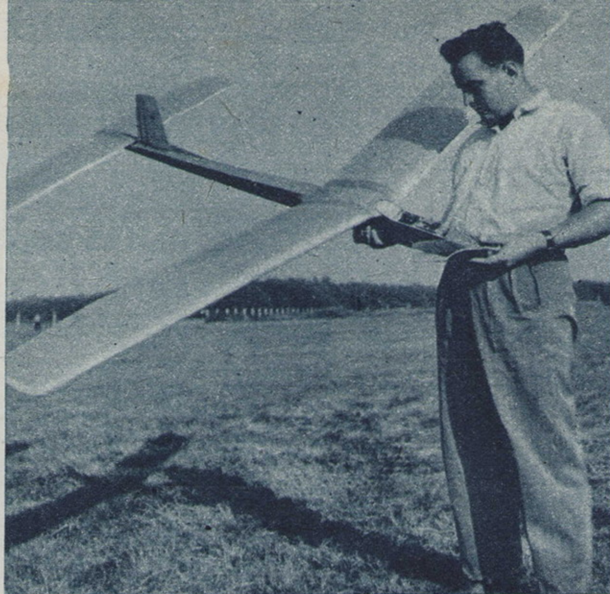
OPOLE

7 września 1958

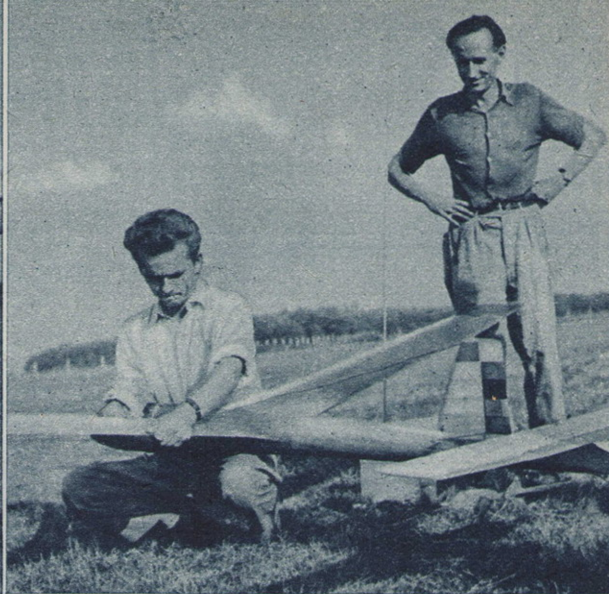
Fotoreportaż z ogólno-klubowych zawodów modeli latających

Model Orzechowskiego. Widoczne są skośne, pomocnicze dźwigary balsowe na skrzydłach. Profil skrzydeł MVA-123.





Edmund Osiński — Warszawa, zwycięzca w kategorii modeli zdalnie sterowanych.



Kazimierz Ginalski — Warszawa, zajął drugie miejsce szybowcem zdalnie sterowanym.



Także jeden z ciekawszych modeli zawodów. Konstrukcja Tadeusza Wiśniewskiego z Aeroklubu Tatrzańskiego. Skrzydła na wieżyczce. Na końcach skrzydeł eleganckie krople na wzór dużych szybowców.

Wyniki w kategorii modeli zdalnie sterowanych

I — Osiński — Warszawa, 240 pkt; II — Ginalski — Warszawa, 229,3 pkt; III — Ratyński — Mielec, 161,5 pkt; IV — Korsak — Warszawa, 160,6 pkt; V — Jankowski — Poznań, 124 pkt; VI Jaworowicz — Poznań, 41,3 pkt; VII Kurowski — Warszawa, 30,6 pkt.

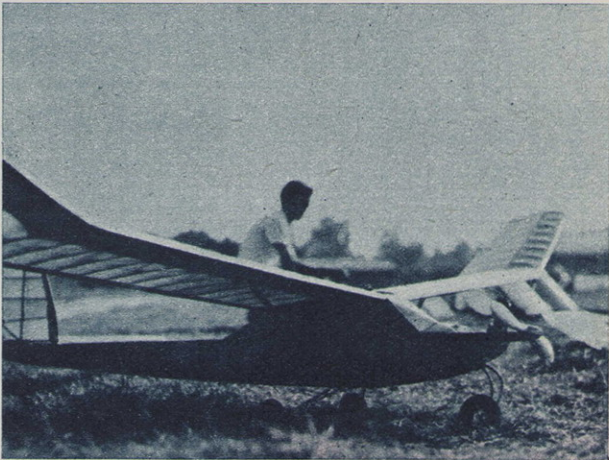
WYNIKI W KATEGORII SZYBOWCÓW A2

Indywidualne

1. Fidala — Łódź — 838 pkt; 2. Zieliński — Gliwice — 788 pkt; 3. Witala — Bielsko — 786 pkt; 4. Ratyński — Mielec — 785 pkt; 5. Topa — Nowy Targ — 719 pkt; 6. Parucha — Opole — 712 pkt; 7. Bury — Poznań — 709 pkt; 8. Jastrzębski — Warszawa — 707 pkt; 9. Kubit — Krosno — 701 pkt; 10. Żurad — Wrocław — 700 pkt.

Zespołowe

1. Łódź — 2133 pkt, 2. Gliwice — 2099 pkt, 3. Opole — 2072 pkt.



Model z napędem mechanicznym — silnik PZL „Sokół" 5 cm^3 Tadeusza Ratyńskiego — Mielec. Trzecie miejsce.



Bardzo starannie wykonany model szybowca o oryginalnym układzie: mała rozpiętość skrzydeł i wydłużenie, krótki nos i boczne, regulowane umieszczenie haka startowego. Koustruktor: Orzechowski z Wrocławia.



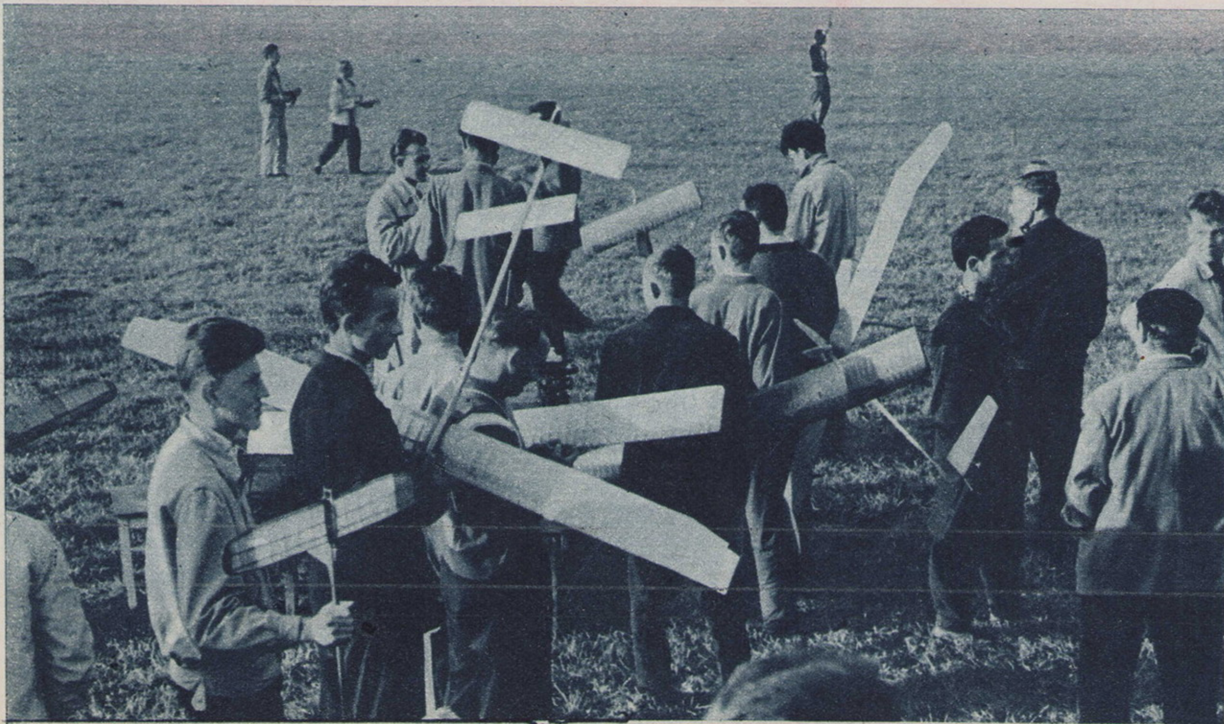


Wszystkie modele tegorocznych zawodów były wykonane niezwykle starannie. Dwa charakterystyczne układy widzimy na zdjęciach.



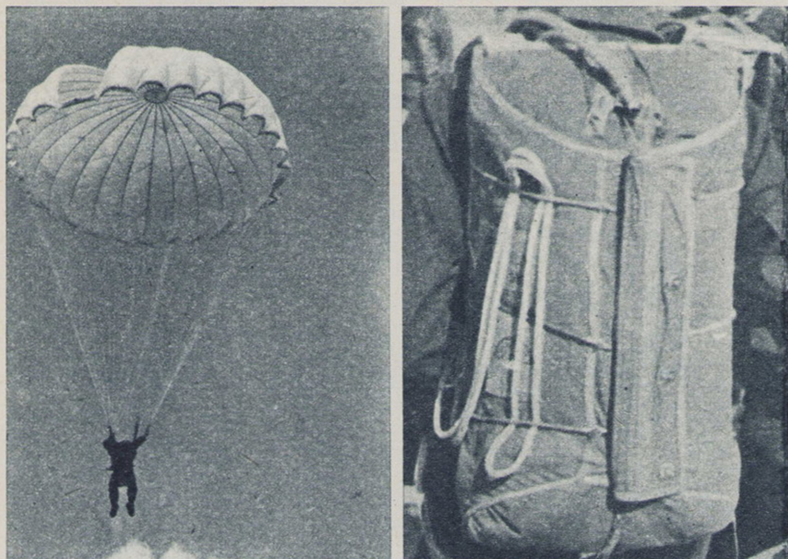
Start w porannej mgle. Rano w pierwszej kolejce lotów uzyskano najwięcej maksimum (180) sek). Spokojne, niezaburzone powietrze idealnie wprost nadawało się dla wyczynowych szybowców A-2.

Zdjęcia: P. Elsztein



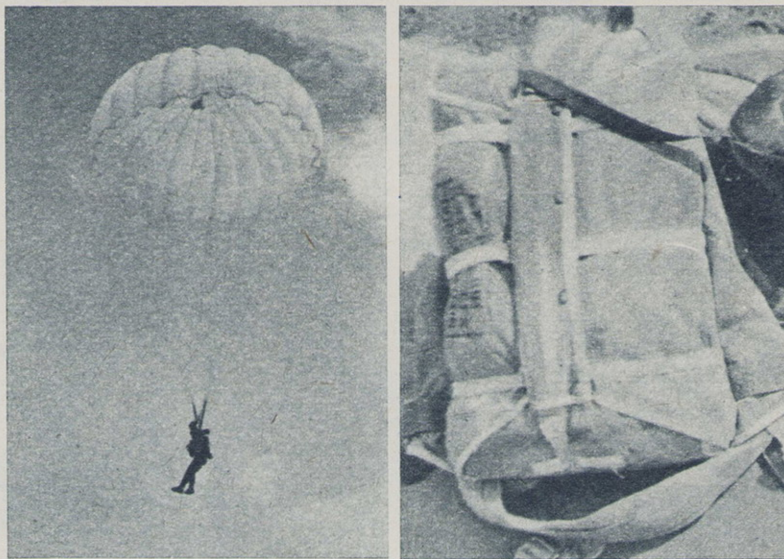


PTCH • CZECHOSŁOWACJA



Czasza okrągła uszyta z 28 klinów z gładkiej tkaniny jedwabnej. Szczelina wycięta w 28 klinie. Pilocik jedwabny ze sprężyną gwiaździstą. Osłona jedwabna, biała. Pokrowce spadochronu głównego i zapasowego ściągnięte amortyzatorem sprężynowym. Sterowanie przy pomocy dwóch linek przyszytych do linek nośnych (1 i 28). Ciężar około 10 kG. Produkcja własna.

EFA-691 • FRANCJA



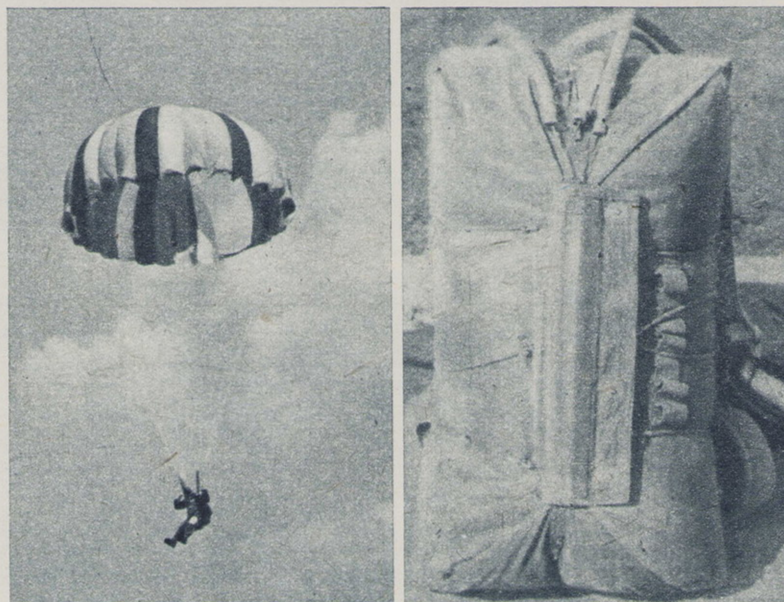
Czasza okrągła wykonana z 24 klinów z gładkiej tkaniny nylonowej o powierzchni 60 m^2, bez wyciętej szczeliny. Pokrowiec miękki z czterema usztywniaczami kształtowymi, z grubej tkaniny nylonowej. Linki nośne nylonowe. Uprząż z cienkich taśm nylonowych. Pilocik stożkowy. Ciężar spadochronu głównego 10 kG. Produkcja własna wytwórni EFA.

ST-5 • POLSKA



Czasza okrągła uszyta z 28 klinów ze szczeliną, wykonana z tkaniny jedwabnej. Dalsze rozwiązanie spadochronu ST. Produkcja własna. Polacy zaopatrzeni byli w spadochrony zapasowe produkcji radzieckiej Z-1K. Czasza tego spadochronu uszyta jest z 24 klinów z cienkiej, gładkiej tkaniny jedwabnej o kształcie zbliżonym do lekko spłaszczonego koła, o powierzchni około 42 m^2. Ciężar 5 kG.

PT-1 • RUMUNIA



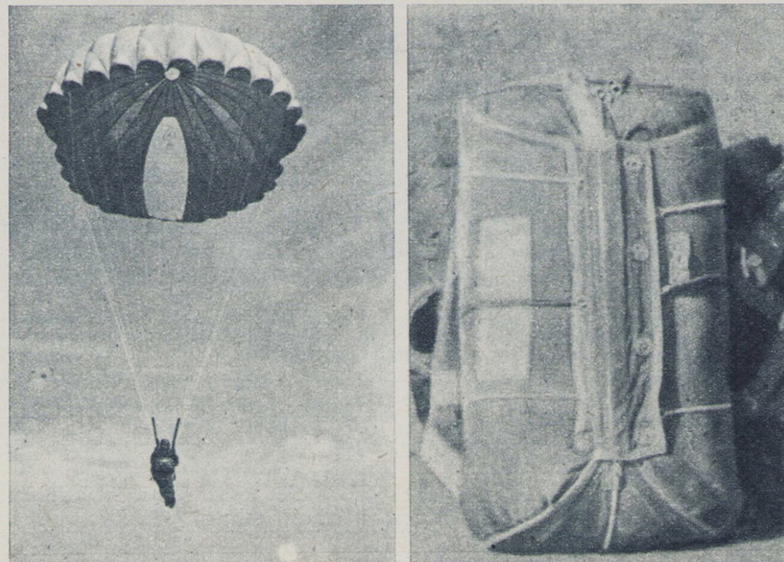
Czasza okrągła wykonana z 28 klinów z tkaniny jedwabnej o powierzchni około 60 m^2. Szczelinę wycięto pomiędzy 1 a 28 linką. Osłona z tkaniny jedwabnej koloru żółtego. Linki nośne jedwabne. Pilocik gwiaździsty. Uprząż z zamkiem centralnym. Na pokrowcu zastosowano kieszonki na linę desantową. Ciężar około 10 kG. Produkcja radziecka.

EM-5 • WĘGRY



Czasza okrągła wykonana z 24 klinów z tkaniny jedwabnej o powierzchni około 60 m^2 bez wyciętej szczeliny. Czasza w rozwinięciu tworzy półkulę. Do sterowania służy kil. Osłona z tkaniny bawełnianej. 22 linki nośne. Pilocik sprężynowy. Kominek większy dwukrotnie niż normalnie. Ciężar około 10 kG. Produkcja własna. Na zdjęciu po prawej spadochron zapasowy używany przez Węgrów.

T-2 • ZSRR



Czasza okrągła ze szczeliną uszyta z 28 klinów z gładkiej tkaniny jedwabnej. Uprząż i pokrowiec wykonany według typu PD-47. Linki nośne jedwabne. Na spadochronach T-2 startowali skoczkowie radzieccy dwa lata temu w Moskwie. Do tegorocznych mistrzostw w spadochronie tym poczyniono pewne ulepszenia i poprawki. Ciężar około 10 kG. Produkcja własna.



Reprezentacja Wielkiej Brytanii liczyła czterech zawodników (w tym jedna kobieta). Stoją od lewej: Jim McGoughlin, Sue Burges, John Fricker — dziennikarz z tygodnika angielskiego „Flight", Mike Reilly i Denis Lee. Jednocześnie na fotografii widzimy sprzęt angielski spadochrony zapasowe, hełmy i tablice spadochronowe.

DOKOŃCZENIE ZE STR. 7

wały skoków mimo poważnych kontuzji nóg. Fakt ten świadczy o wspaniałej postawie sportowej naszych dziewcząt. Aż się nie chce wierzyć, że te same zawodniczki dwa lata temu w Moskwie zdobyły dla Polski zaledwie szóste miejsce. Czy Polki mogły uzyskać drużynowe mistrzostwo świata? Nie zawahałbym się powiedzieć, że tak! Gdyby nie fatalne wyrzucenie Tosi Chmielarczyk na skraj lotniska w pierwszej konkurencji oraz małe zwracanie uwagi w ogóle na drużynę kobiet tak w czasie treningu jak i mistrzostw — to niewątpliwie wyniki byłyby nieco inne.

Ale pozostawmy „jakby, gdyby" i zwróćmy się w stronę naszych mężczyzn. Zdobycie czwartego miejsca w klasyfikacji drużynowej w porównaniu do siódmego w Moskwie może nas napawać otuchą. Poprawa jest i to duża. Wreszcie zaczynamy coś znaczyć w skali międzynarodowej. Ale czy rzeczywiście jest aż tak dobrze? Sądzę, że skład naszej ekipy nie był dobrany najszczęśliwiej. Poza Cierniakiem i Lewandowskim — naszymi atutowymi asami spadochronowymi, których śmiało można zaliczyć do czołówki światowej, pozostali skoczkowie nie odegrali większej roli na mistrzostwach. (Wyniki to z załączonej tabelki).

Ostatnia konkurencja (II według regulaminu), co prawda przeprowadzona w nie najlepszych warunkach meteo, była niezwykle fatalna dla naszych reprezentantów. Takich dalekich miejsc w niej nikt się nie spodziewał. Właśnie ona zaważyła na ogólnej punktacji.

Ogólny wniosek: drużyna polska nie była dotrenowana. Naszym zawodnikom zabrakło co najmniej 30 skoków treningowych na celność lądowania.

SPRZĘT SPADOCHRONOWY

Na mistrzostwach reprezentowanych było 14 typów spadochronów głównych i 10 typów spadochronów zapasowych. Wszystkie spadochrony główne — z wyjątkiem węgierskich i francuskich — miały czasze okrągłe ze szczeliną. W większości czasze wykonane były z tkaniny jedwabnej lub nylonowej. Średnia prędkość opadania tych spadochronów wahała się w granicach od 4 do 6,5 m/sek. Ciężar spadochronu głównego nie przekraczał wiele ponad 10 kG, a spadochronu zapasowego 5 kG.

Charakterystyka sprzętu poszczególnych drużyn.

Austria. Spadochrony produkcji własnej, firmy Garand — G 27-Z/M (zapasowy G 24-W) i jugosłowiańskiej PKT-2 (zapasowy PT-06). W spadochronie zapasowym uchwyt umieszczono po prawej stronie. Sam spadochron bardzo mały (380 × 180 × 110), ciężar około 5 kG. Hełmy z masy plastycznej, sztywne, wewnątrz wyłożone masą korkową. Okulary motocyklowe, lotnicze i narciarskie. Kombinezony z tkaniny bawełnianej. Tablica spadochronowa nie bardzo wygodna. Buty na grubej zelówce z gumy twardej. Skakali bez automatów.

Belgia. Jedyny zawodnik belgijski miał spadochron firmy Irvin (zapasowy francuski EFA). Hełm zwykły skórzany. Kombinezon płócienny. Tablica spadochronowa prymitywna. Skakał bez automatu.

Bułgaria. Spadochrony radzieckie PT-1 (zapasowe PZ-41). Hełmy skórzane. Kombinezony płócienne. Buty zwykłe. Skakali z automatami KAP-3.

Czechosłowacja. Spadochrony produkcji własnej PTCH (zapasowe typu PZ-41). Hełmy skórzane. Kombinezony zwykłe, robocze. Buty typu wojskowego. Tablice spadochronowe prymitywne. Skakali z automatami KAP-3.

Francja. Spadochrony produkcji własnej, wytwórni EFA, TAP-691. Spadochron zapasowy TR-24 o powierzchni 45 m², 16 linek nośnych, ciężar 5 kG. Na nim umocowano tablicę estetycznie wykonaną, którą w każdej chwili można wymontować. Hełmy miękkie skórzane, oryginalne — dobre. Okulary typu „Gogle". Kombinezony zielone z tkaniny nylonowej, z błyskawicznymi zamkami. Buty spadochronowe, praktyczne.

Izrael. Spadochrony produkcji CSR typu PTCH. Hełmy skórzane. Kombinezony sportowe. Buty zwykłe. Tablice spadochronowe proste.

Jugosławia. Spadochrony produkcji własnej PS-01 i PDK 01/MP (zapasowe PT-06). Hełmy skórzane, wzmocnione metalowymi usztywniaczami, wewnątrz wyłożone porowatą gąbką. Kombinezony sportowe. Buty wysoko sznurowane z zelówką z gumy porowatej. Niektórzy zawodnicy w celu zabezpieczenia się przed potłuczeniem przy lądowaniu stosowali dętki gumowe. Tablica spadochronowa rozwiązana pomysłowo. Skakali z automatami KAP-3.

Kanada. Reprezentant Kanady wyposażony był w sprzęt produkcji amerykańskiej firmy Irvin. Był to spadochron eksperymentalny o szczelinie poprzecznej obejmującej sześć klinów, w kształcie spłaszczonej półkuli. Hełm z masy piankowej, sztywny. Okulary lotnicze. Buty zwykłe. Tablica spadochronowa prymitywna. Kombinezon płócienny. Skakał bez automatu.

Rumunia. Spadochrony produkcji radzieckiej PT-1 (zapasowe PZ-41). Hełmy skórzane, sztywne, w kształcie półkuli. Buty na zelówkach z mikrogumy. Kombinezony drelichowe, robocze. Niektórzy zawodnicy w celu zabezpieczenia się przed potłuczeniem przy lądowaniu stosowali dętki gumowe. Skakali z automatami KAP-3.

Stany Zjednoczone. Spadochrony produkcji własnej firmy Pioneer P-SO-1. Kombinezony płócienne, czarne, na zamki błyskawiczne. Skoczkowie amerykańscy wyposażeni byli w dwa typy hełmów: a) lotnicze, zakrywające niemal całą głowę, bardzo lekkie, wykonane z masy piankowej, z brzegami wyłożonymi mikrogumą; b) plastikowe, cienkie, o kształcie półkuli. Okulary lotnicze. Buty na grubych zelówkach gumowych. Tablica spadochronowa prosta. Skakali bez automatów.

Wielka Brytania. Spadochrony firmy „GQ Parachute Co" — trzy zapinane były na zamek centralny okrągły, a jeden typu MK-3 za pomocą karabinków. Przy kominku górnym umocowano pas z tkaniny szerokości około 20 cm z wszytą gumką. Zadaniem tego pasa jest otwieranie i zamykanie kominka w zależności od ciśnienia powietrza na czaszę. Hełmy z masy plastycznej, sztywne, wewnątrz wyłożone gumą gąbczastą. Kombinezony z tkaniny bawełnianej, koloru piaskowego. Obuwie zwykłe. Okulary lotnicze, szkła ciemne, przeciwsłoneczne. Tablica spadochronowa prosta. Skakali bez automatów.

Węgry. Spadochrony produkcji własnej EM-5, bardzo zniszczone. Kombinezony płócienne. Hełmy skórzane. Skakali z automatami KAP-3.

Związek Radziecki. Spadochrony produkcji własnej T-2 konstrukcji inżynierów I. Głuszkowa, W. Jeremina i W. Worobiewa. Spadochrony zapasowe Z-1K o powierzchni około 42 m², ciężar około 5 kG. Czasza spadochronu zapasowego wykonana z 24 klinów z cienkiego, gładkiego jedwabiu o kształcie zbliżonym do płaskiego koła. Na czaszy naszyto kieszenie powietrzne z kapronu długości około 80 cm. Linki nośne również kapronowe w ilości 24. Hełmy skórzane miękkie. Kombinezony płócienne. Buty spadochronowe produkcji polskiej. Skakali z automatami KAP-3.

UWAGI

Mistrzostwa w Bratysławie, zorganizowane rzeczywiście na poziomie przez Aeroklub CSR, umocniły ideę organizowania spotkań spadochronowych dzięki coraz liczniejszemu zainteresowaniu i udziałowi poszczególnych krajów, zwiększającemu się poziomowi rozgrywanych konkurencji jak również przez ich sportowy charakter.

Dla nas Polaków start w mistrzostwach miał duże znaczenie. Dał nam on niemało powodów do zadowolenia z odniesionych sukcesów, bardzo zresztą zobowiązujących nasze spadochroniarki (wicemistrzostwo). Ale przede wszystkim start ten umożliwił zebranie doświadczeń, których niestety nie mamy za wiele.

Mistrzostwa świata są szkołą, której nie każdy może ukończyć z dobrym wynikiem. Tam stawiają surowe oceny. Ale i oceny te stawiają zarówno startującym jak i instruktorom, trenerom i władzo spadochronowym danego kraju. O tym trzeba nam pamiętać.

Więc cóż trzeba robić? Skakać, jak najwięcej skakać i brać udział we wszelkiego rodzaju spotkaniach, zawodach, mistrzostwach, szczególnie zagranicznych, ale nie tylko zbierać doświadczenia lecz poznawać przeciwnika. Wtedy będziemy wiedzieli naprawdę co umiemy.

TADEUSZ MALINOWSKI

Zawodnicy Jugosławii w celu zabezpieczenia się przed potłuczeniem przy lądowaniu stosowali dętki gumowe.



Tabelka obrazuje wyniki uzyskane przez naszych zawodników w porównaniu do mistrzów świata. Pozycje zakreślone oznaczają miejsca poszczególnych skoczków, których zdobyte punkty zostały zaliczone do klasyfikacji drużynowej.

Lp	Nazwisko zawodnika	Zajęte miejsce w konkurencjach				Wyniki ogólne		
		I	II	III	IV	Miejsce	Punkty	% zdobytych pkt
	Maksymalna ilość punktów do zdobycia						1 950,00	100
1	Ostrowski (ZSRR)	8	6	2-3	7	1	1 865,48	95,7
2	Cierniak	10	20	19-22	8	10	1 780,67	91,3
3	Lewandowski	14	41	10-12	21	14	1 733,93	88,9
4	Gargała	25	38	25	30	25	1 650,01	84,6
5	Łobodda	18	46	30	31	31	1 574,30	80,7
6	Kosina	41	28	31	15	35	1 569,63	80,5
1	Prjachina (ZSRR)	3	1	6-7	7	1	1 774,30	91,0
2	Franke	8	6	4-5	5	2	1 734,10	88,9
3	Chmielarczyk	17	7	6-7	2	7	1 587,63	81,4
4	Wojtkowska	10	18	18	11	16	1 152,37	59,1

Lp.	Państwo	Medale			
		złote	srebrne	brązowe	Razem
1	ZSRR	8 (5)	3 (1)	3 (1)	14 (7)
2	ČSR	1 (0)	4 (1)	1 (0)	6 (1)
3	Bułgaria	1 (0)	0	7 (6)	8 (6)
4	Polska	0	3 (3)	0	3 (3)
5	Jugosławia	1	0	2	3
6	Rumunia	1 (1)	1 (1)	0	2 (2)
7	Węgry	0	1 (0)	0	1 (0)

Ilość zdobytych medali na mistrzostwach przez poszczególne reprezentacje narodowe. Cyfry dotyczą ilości uzyskanych medali ogółem, w tym przez kobiety w nawiasach.



Hełm rumuński.



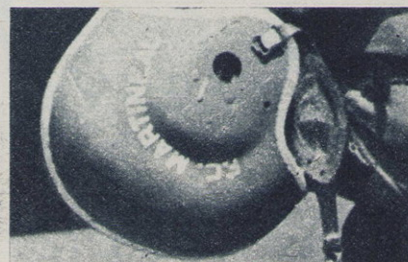
Hełm francuski.



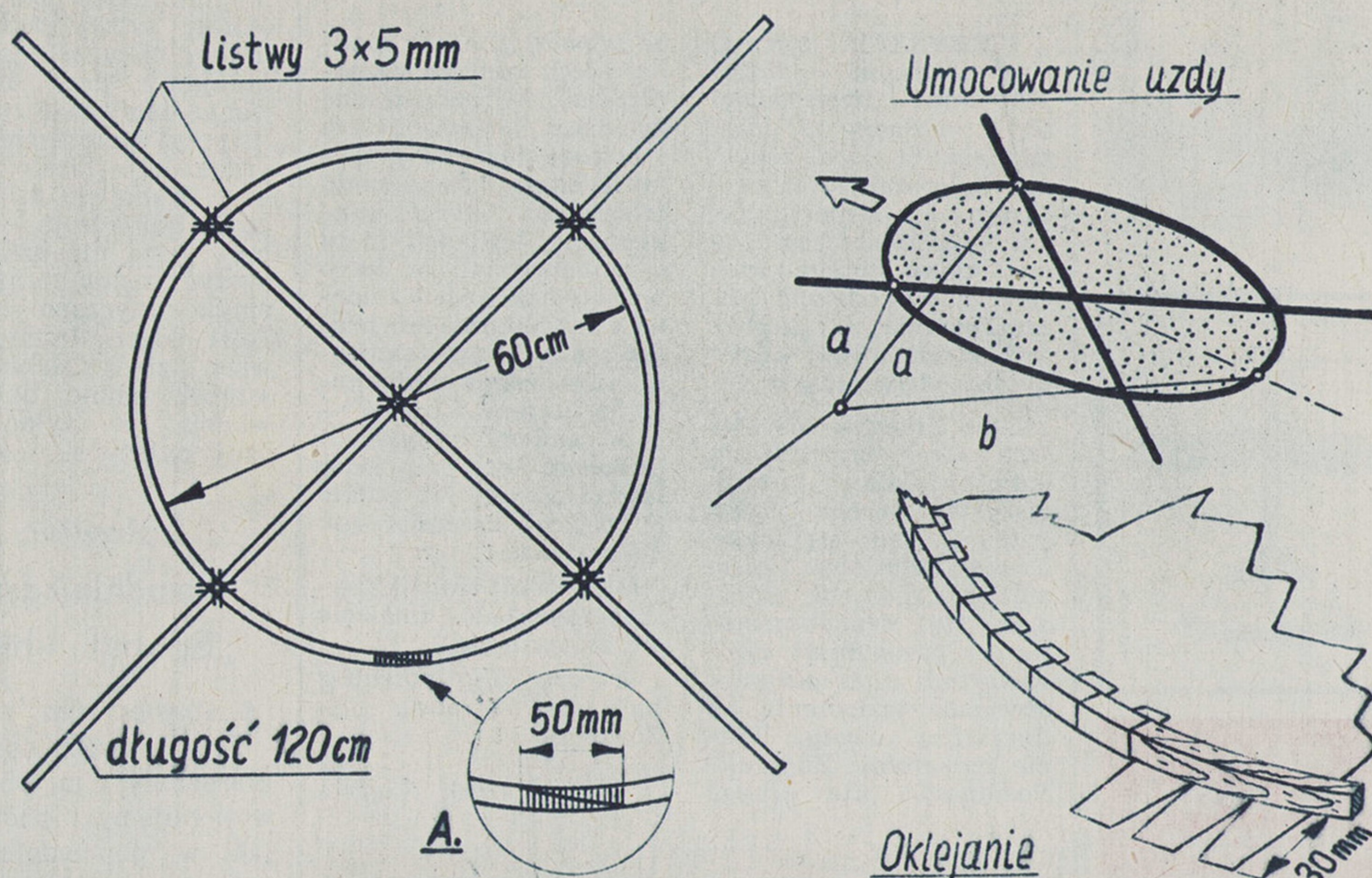
Sprzęt spadochronowy skoczka amerykańskiego: hełm z masy piankowej, okulary, spadochron zapasowy i tablica spadochronowa.

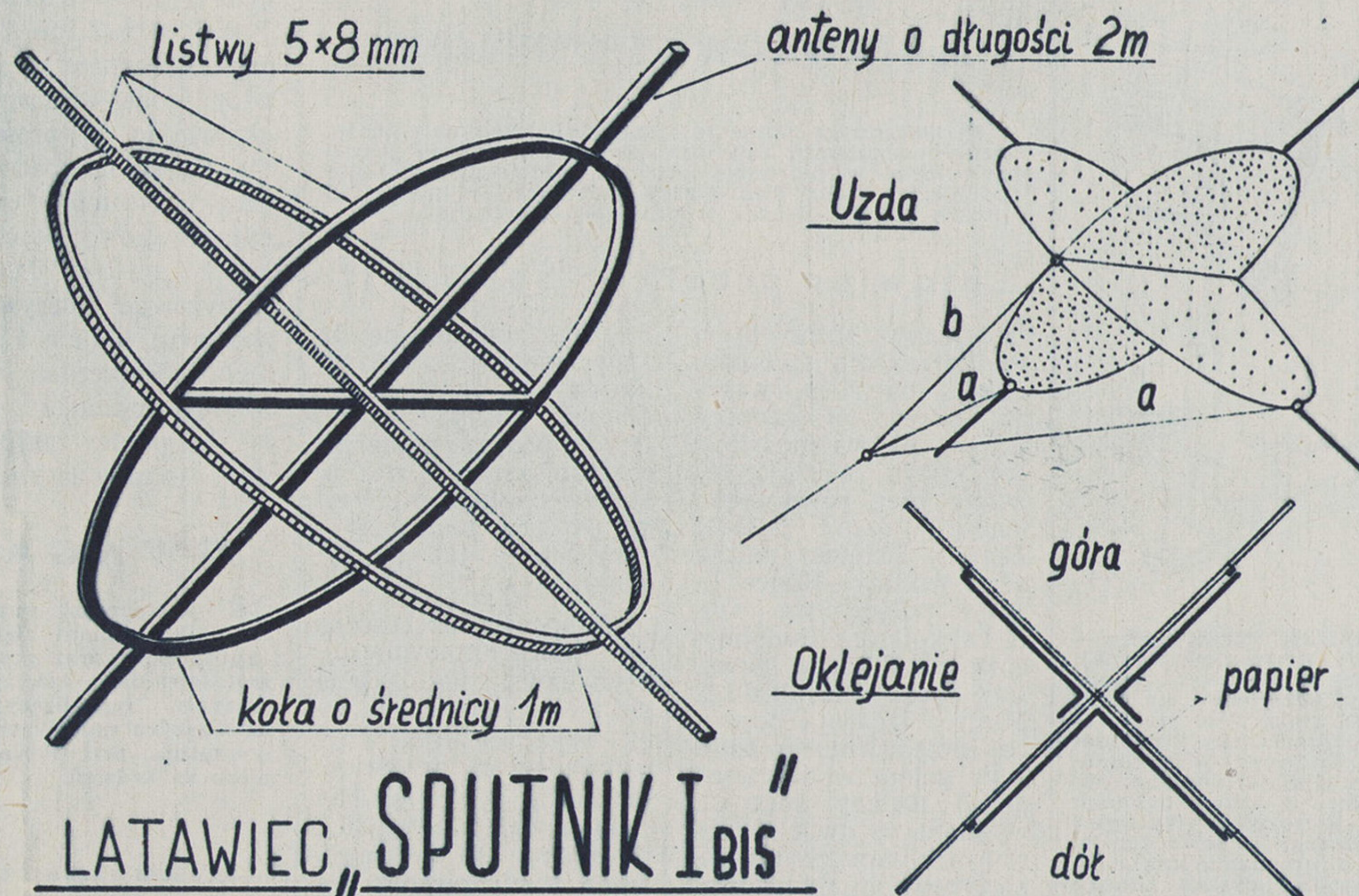


Powyżej — amerykański hełm lotniczy, poniżej — hełm skoczka kanadyjskiego.



Opis patrz strona 3.





Organ KML i harcerzy lotniczych. Wyd. „Skrzydlata Polska" 1958

Skrzydła MŁODYCH



MYŚLI WYBRANE O LATANIU

Dzień dzisiejszy jest dopiero pierwszym dniem, w którym człowiek o własnych siłach zaczął szybować w przestworzach.

Léo Valentin, 1954 r.

Moje próby mają być sprawdzianem środków, jakie ludzie wymyślili do latania.

Jacob Degen, 1807 r.

Można by przypuszczać, że w technice lotniczej zbyt dużo poświęcano czasu na obliczenia, a mniej na próby.

Otto Lilienthal, 1873 r.

Wynalazcy czynią wszystko odwrotnie: obmyślają więc tylko maszyny latające nie mając odpowiednich silników.

Werner von Siemens

SIERPNIOWY OBÓZ HARCERSKI

W lesie, obok lotniska Aeroklubu Lubelskiego, rozbili w sierpniu swe namioty harcerze drużyn lotniczych Lubelszczyzny. W obozie wzięło udział 45 harcerzy. Dorobek tej akcji, przeprowadzonej przy pomocy Aeroklubu Lubelskiego, okazał się więcej niż bogaty. 14 harcerzy ukończyło szkolenie szybowcowe, uzyskując III klasę pilota.

Modelarze, w ilości 30 chłopców, tworzyli oddzielny podobóz. Wśród nich czterech zdobyło odznaki modelarskie, zaś dwóch (Krzysiak i Chmura) zwyciężyli w eliminacjach wyłaniających ekipę na zawody ogólnopolskie.

Oprócz tego uczestnicy mieli także zajęcia harcerskie, w wyniku których 11 druhów zdobyło stopień młodzika, 14 — wywiadowcy i 15 — ćwika oraz mnóstwo sprawności.

Szczególnie przyjemny przebieg miała uroczystość zakończenia obozu. Wesoło huczał płomień tradycyjnego ogniska. Z uwagą słuchano słów szefa wyszkolenia Aeroklubu Lubelskiego, który mówił o trudach i romantyce najpiękniejszego ze sportów — sportu powietrznego.

H. B.



Uczestnicy podobozu modelarskiego w czasie przerwy w zajęciach.

MIĘDZY NAMI

MÓWILIŚMY poprzednio, że najlepszą formą poznania lotnictwa i jedyną jeśli chodzi o jego historię, jest czytanie książek o tej tematyce. Słusznie niektórzy zwrócili uwagę, że książki te nie wszędzie można kupić. Jest jednak na to rada. Można przecież zorganizować biblioteczkę książek lotniczych, która stanowiłaby własność całego koła.

Jak to zrobić, zapytacie? Bardzo prosto. Zamiast chodzić lub jeździć do odległych nieraz o kilkanaście kilometrów księgarni pojedynczo, po jedną lub dwie książki, wygodniej przecież załatwić to grupowo, dla całego koła. Jeden z Was zebrałby pieniądze od wszystkich członków (można by również coś dołożyć z funduszów koła pochodzących ze składek), potem uzgodnilibyście wspólnie tytuły książek jakie chcecie mieć w swojej biblioteczce i wreszcie ostatni „etap" — to ich zakupienie. A to można zrobić nie tracąc czasu na chodzenie po księgarniach. Wystarczy wysłać pocztą zamówienie na książki (podając ich tytuły) do Centralnej Księgarni Wysyłkowej w Warszawie, pl. Dąbrowskiego 8 lub do Wydawnictwa MON (Warszawa — ul. Grzybowska 77) — jeśli chodzi o książki tego wydawnictwa, które wysyłają je zainteresowanym za zaliczeniem pocztowym.

W taki oto prosty sposób koło lotnicze będzie miało własną biblioteczkę ciekawych książek lotniczych. Jakie tytuły powinny się w niej znaleźć przede wszystkim, dowiecie się za tydzień.

JASA

„AKROBACJA"

W jednym z aeroklubów polskich — działo się to przed wojną — wystartowało samowolnie na samolocie szkolnym „Hanriot XXVIII" dwóch młodziutkich pomocników mechanika. Wykonywali oni w powietrzu figury, które zdumiewały nawet wytrawnych pilotów. Zakończenie zaś lotu było akurat jak w popularnej piosence: trochę wesołe, trochę smutne.

Wesołe — bo nawet nie uszkodzili poczciwego grata, smutne — bo poszli pod sąd. Na rozprawie okazało się dlaczego „rycerze powietrza" wyprawiali z maszyną takie przedziwne łamańce. Oto — dla ułatwienia sobie pilotażu — jeden z nich operował wyłącznie pedałami, a drugi drążkim sterowym...

J. K.

NALEPKI TOWARZYSTW LOTNICZYCH



SKANDYNAWSKIE LINIE LOTNICZE



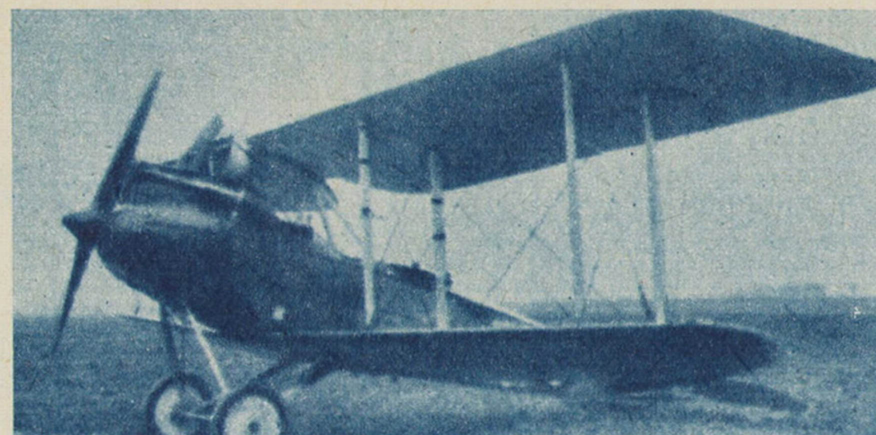
INDIE

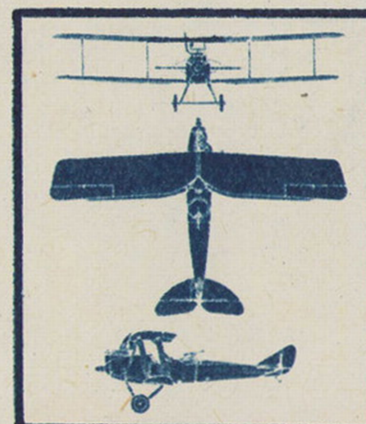


RUMPLER C-V — NIEMCY

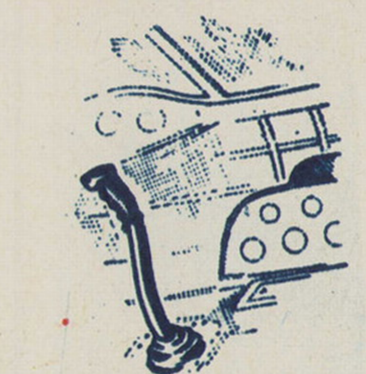
Jeden z najpopularniejszych samolotów I wojny światowej. Był to dwupłat obserwacyjny o pułapie i zasięgu nie osiągalnym dla odpowiedników alianckich. C-V użyty po raz pierwszy na froncie w grudniu 1917 r. stał się w 1918 r., a więc przy końcu wojny, standartowym samolotem obserwacyjnym Niemiec. drewniana. Uzbrojenie składało się ze zsynchronizowanego k. masz. Spandau oraz k. masz. Parabellum na obrotnicy, a także 6 bomb odłamkowych. Silnik — Mercedes (260 KM) lub Maybach (240 KM). Załoga — 2 soby. C-V był wyposażony w aparaturę tlenową. Jeden samolot tego typu był używany przez lotnictwo polskie w latach 1919—1920.

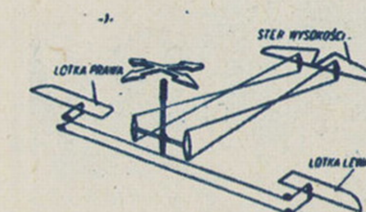
Dane techniczne. Rozpiętość — 12,65 m, długość — 8,2 m, pow. nośna — 33,7 m². Ciężar własny — 1 105 kG. ciężar w locie — 1 560 kG. Prędkość max. (3 050 m) — 162 km/h, prędkość na 4 580 m — 140 km/h. Czas wznoszenia na 3 050 m — 16 min. Pułap — 5 335 do 6 300 m. Czas trwania lotu — 4 h.





MAŁA ENCYKLOPEDIA „SKRZYDEŁ"





DRĄŻEK STEROWY — rodzaj sterownicy ręcznej. Drążek metalowy, zakończony uchwytem dla ręki pilota, służący do sterowania poprzecznego i podłużnego płatowca. Wychylenie (przez pilota) drążka do przodu lub tyłu uruchamia ster wysokości. Wychylenie drążka w lewo lub w prawo uruchamia lotki. Na uchwycie drążka mogą znajdować się przyciski (spusty) broni pokładowej, dźwignie hamulca itp.

INŻYNIER LOTNICZY odpowiada

Józef Leitgeber — Gdańsk Wrzeszcz. Szczegółowa historia rozwoju samolotu „Spitfire" zostanie opracowana w podobny sposób, jak to miało miejsce z japońskim samolotem „Zeke", opisanym w nr. 22 naszego tygodnika.

Sztywnych zasad tworzenia nazw samolotów nie ma w żadnym kraju świata. Rzeczywiście istnieje pewna pozorna zbieżność między nazwami samolotów niemieckich i radzieckich, w obu bowiem przypadkach tworzone są one od nazwisk twórców. Gdy jednak sprawa przeanalizować bliżej, w drobnej sprawie nazw dostrzec można głębokie różnice. Nazwy samolotów radzieckich (Jak-, MiG-, Tu- itd) stanowią skrót nazwisk głównych konstruktorów (Jakowlew, Mikojan i Guriewicz, Tupolew itp.) i są pewną formą utrwalenia ich twórczego wysiłku i uznania dla osiągniętego sukcesu. Nazwy samolotów niemieckich (Me-, He-, Do- itp.) pochodziły też od nazwisk głównych konstruktorów (Messeschmitt, Heinkel, Dornier), którzy byli jednocześnie właścicielami fabryk wytwarzających odpowiedni typ samolotu. Gdy główny konstruktor nie był właścicielem fabryki, samoloty niemieckie nosiły nazwy firm (np. FW — Focke Wulf; główny konstruktor Kurt Tank).

Na Zachodzie na ogół nazwy statków latających tworzone są od nazw firm. Zasada, ta abstrahując od aspektu reklamowego, ma też swe uzasadnienie w tym, że ostatecznie dziś trudno jest przypisywać stworzenie całego statku latającego jednemu człowiekowi, choćby był nim nawet główny konstruktor, twórca koncepcji maszyny. Nowoczesny statek latający jest dziełem jak najbardziej zespołowym i nazwa samolotu posiadająca szyld pod jakim zespół twórczy pracuje — nagradza wszystkich jego członków w równym stopniu.

inż. R. W.

KARTKI z HISTORII

PIOTR NIESTIEROW (1887—1914), wybitny pilot rosyjski.

Niestierow, wychowanek Korpusu Kadetów, obrał drogę wojskową i w r. 1906 został oficerem artylerii. Przez dłuższy czas bezskutecznie starał się dostać do szkoły lotniczej. Wreszcie w r 1912 Niestierow został wciągnięty na listę uczniów szkoły pilotów w Gatczynie pod Petersburgiem. Przyjaźnił się tam z Polakiem Janem Nagórskim, późniejszym słynnym lotnikiem arktycznym. Przydzielony jako pilot do kijowskiej eskadry lotniczej, wykonał 9 września 1913 r. pętlę na samolocie „Nieuport". Warto dodać, że Niestierow odbył przeszkolenie na samolotach „Nieuport" w Warszawie na Polu Mokotowskim.

Niestierow był także znakomitym — jak na owe czasy — pilotem długodystansowym i fotografem powietrznym. Najwybitniejsze jego przeloty to: Kijów — Odessa (w 3 h 10 min z prędkością 150 km/h) i Kijów — Petersburg (w 8 h z trzema międzylądowaniami). Wybitny ten pilot zginął pod Żółkwią na początku pierwszej wojny światowej, zaatakowawszy „taranem" (jego „Morane Saulnier" był nieuzbrojony) dwumiejscową wywiadowczą maszynę austriacką.

J. Kędz.



Czy potrafisz?

ZORGANIZUJĘ ZAWODY

Zbyszek był w trudnym położeniu. Interesował się lotnictwem od dawna lecz w jego szkole nie było ani lotniczego zastępu harcerskiego, ani koła lotniczego. Nie miał nawet kolegi, z którym mógłby dzielić swe zamiłowania. A tak bardzo chciał wziąć udział w zawodach latawców.

Lecz Zbyszek nie należy do niezaradnych maminsynków, którym wszystko trzeba podać gotowe. Długo się zastanawiał, aż zdobył się na odwagę, poszedł poradzić się drużynowego. Potem porozumiał się z samorządem szkolnym i otrzymał zezwolenie od dyrektora szkoły. Wiecie co zrobił Zbyszek? Postanowił nie czekać aż zawody „z nieba spadną", lecz sam je zorganizować. Narysował duży afisz ze sputnikiem i ogłoszeniem, że przyjmuje zapisy na zawody latawców. Zebrał kandydatów, było ich 16-tu i zapowiedział, że jutro po obiedzie będzie zbiórka z listewkami lub prętami z wikliny, leszczyny lub czegoś podobnego, z klejem i nićmi — a on nauczy wszystkich budować latawce. Swój latawiec miał już gotów i pokazał kolegom jak dobrze lata.

Jak przeprowadził Zbyszek zawody — dowiecie się za tydzień.

A czy Ty potrafisz być tak zaradny jak Zbyszek?

Druh Wiatr

WIELKIE KORESPONDENCYJNE ZAWODY „LATAWCÓW - SPUTNIKÓW"

W następnym numerze „Skrzydeł Młodych" znajdziecie regulamin zawodów. Zawody będziecie przeprowadzać w pierwszej połowie października. Dziś podajemy Wam dwa wzory latawców — pierwszy prosty, drugi o trochę trudniejszej konstrukcji.

Latawiec prosty — "Sputnik I"

Z listwy sosnowej o przekroju 3x5 mm, długiej na 2 m, wykonaj obręcz o średnicy 60 cm. Listwa musi być bez sęków, a słoje jej muszą biec równolegle, inaczej nam pęknie. Zamiast listewki można użyć wikliny. Końce listwy połącz wg rys. A (w kółku). Podobnie możesz sztukować listwę, gdy jest za krótka. Miejsce łączenia posmaruj klejem i mocno owiń stwy połącz według rys. nicią. Anteny sputnika wykonaj z dwóch prętów wiklinowych lub leszczynowvch skrzyżowanych z sobą i przymocuj do obręczy. Wszystkie miejsca zetknię się listew (prętów) posmaruj klejem i owiń nitką. Obręcz pokryj lekkim lecz mocnym papierem (pergaminem lub pakunkowym papierem)). Brzegi papieru ponacinaj i przyklej — jak na rysunku.

Zamocowanie latawca do linki holowniczej, czyli tzw. uzda, składa się z trzech mocnych nici. Przednie nici uzdy oznaczone są na rysunku literą „a" — są one jednakowej długości, mocujemy je w miejscach skrzyżowania anten z obręczą. Tylna nić uzdy, oznaczona „b", przyczepiona jest pośrodku tylnej części obręczy. Długość jej regulujemy przy oblatywaniu latawca (czynimy to przy wietrze średniej prędkości). Jeśli latawiec waha się na boki, czyli holendruje — należy tylną nić uzdy podłużyć, a gdy to nie pomaga przyczepić latawcowi ogon. Jeżeli latawiec zbyt słabo się wznosi, mimo dobrego wiatru, to tylną nić uzdy należy skrócić.

Latawiec trudniejszy „Sputnik I-bis"

Latawiec ten składa się z dwóch obręczy o średnicy 1 m. Obręcze wykonujemy podobnie jak w poprzednim latawcu — jednak użyjemy tu listew trochę grubszych — o przekro- 5 x 5, 4 x 7 lub 5 x 8 mm. Wykonane obręcze włóż jedna w drugą — ustawiając je prostopadle do siebie (patrz rysunek). Następnie zamocuj środkową poprzeczkę i anteny. Miejsce skrzyżowań oczywiście posmaruj klejem i owiń nicią. Papierem oklej według rysunku, czyli tak by papier znajdował się od spodu latawca.

UWAGA!

W następnym numerze znajdziecie plany latawca „Sputnik-II" oraz projekty zastosowania specjalnych urządzeń sygnalizacyjnych na Waszych sputnikach oraz wyrzutni... pst! O tym dopiero za tydzień.

Rysunki latawców na stronie 4.

DOKUMENTY

PODNIEBNEJ CHWAŁY

WALKĘ z Niemcami lotnicy polscy zaczęli 1 września 1939 r., a zakończyli ją 8 maja 1945 r. Zanim nadeszło ostateczne zwycięstwo, przeżyli gorycz dwóch przegranych kampanii — wrześniowej i czerwcowej we Francji, zakosztowali doli i niedoli żołnierza-tułacza, ponieśli wiele strat i zasłynęli z odwagi oraz ze sprawności w żołnierskim rzemiośle.

Zrozumiałe jest, że bohaterska i malownicza, choć często tragiczna, wojenna epopeja polskich skrzydeł musiała znaleźć — i znalazła — odbicie w literaturze. Lista książek lotniczych, wydanych w kraju po 1945 roku, a zwłaszcza w okresie ostatnich dwóch lat, obejmuje już wiele pozycji. Są to powieści i opowiadania, reportaże i wspomnienia, pisane nieraz „na gorąco" jeszcze w czasie wojny. Książki te ukazują trud bojowy polskich lotników, startujących do walki z Luftwaffe z lotnisk polskich, francuskich, angielskich, afrykańskich, włoskich i radzieckich. Jednakże bogata literatura o walkach polskich lotników w II wojnie światowej jest zdecydowanie uboga, jeśli chodzi o niektóre etapy tych walk. Na przykład wrzesień.

Polskie lotnictwo myśliwskie sprzed 1939 r. było o wiele słabsze od lotnictwa niemieckiego i pod względem ilości i pod względem jakości. Naszych pilotów nie przerażała jednak przewaga wroga. Z pełnym poświęceniem podjęli walkę, obfitującą zarówno w bolesne straty jak i w radosne sukcesy.

Walkom polskiego lotnictwa we wrześniu 1939 r. poświęcone są wspomnienia sławnego polskiego pilota myśliwskiego II wojny **Stanisława Skalskiego — „Czarne krzyże nad Polską"**. Na tej pozycji zaczyna się i kończy wykaz dostępnych dziś w księgarniach książek o udziale polskiego lotnictwa w kampanii wrześniowej. Jedna książka — mimo że niewątpliwie ciekawa i cenna, jako dokument — to stanowczo za mało! Zanim ten okres walk naszego lotnictwa doczeka się dalszych wspomnień, zanim do tematu tego sięgną literaci, może wskazane byłoby przynajmniej uchronić od całkowitego zapomnienia dwie inne pozycje o polskim lotnictwie we wrześniu: poświęconą walkom eskadry myśliwskiej książkę **Benedykta Dąbrowskiego — „114-ta na start"** oraz dokumentarną pracę **Wł. Zaczkiewicza — „Lotnictwo polskie w kampanii wrześniowej"**.

W drugiej połowie września rozpoczęła się wędrówka lotników z ziemi polskiej poprzez Rumunię, Węgry, Bliski Wschód do Francji, a następnie do Anglii, gdzie wyposażeni w nowoczesny sprzęt, lotnicy polscy po raz trzeci podjęli walkę z Niemcami, nareszcie jako równorzędny i — jak się wkrótce okazało — groźny przeciwnik.

Do najgroźniejszych przeciwników Luftwaffe należał słynny polski myśliwski dywizjon 303. Taki tytuł nosi pierwsza książka o wysiłku bojowym polskiego lotnika na Zachodzie, znakomity reportaż literacki **Arkadego Fiedlera. „Dywizjon 303"**, ukazujący polskich lotników w jednej z ich najsławniejszych akcji — w Bitwie o Wielką Brytanię, należy dziś już do klasyki literatury lotniczej.

Walki polskich lotników bombowych — to odrębna karta sławy polskiego lotnictwa w II wojnie. Do tematyki tej sięgnął znany klasyk literatury lotniczej **Janusz Meissner.** Jego dwutomowa powieść o dziejach załogi polskiego bombowca pt. **„Żądło Genowefy"** i **"L jak Lucy"** wiernie oddaje charakter i atmosferę wypraw bombowych nad kontynent.

Choć sława polskich lotników bombowych Meissnera różni się od „Dywizjonu 303" Fiedlera, m. in. tym właśnie, że jest powieścią, a więc fikcją opartą na rzeczywistości, podczas gdy Dywizjon" jest reportażem, a więc fotograficznym obrazem faktów, które miały miejsce w rzeczywistości, te dwie pozycje ze względu na wysokie walory literackie, a także dokumentalne, wysuwają się na czoło bogatej literatury poświęconej walkom polskich lotników na Zachodzie. Do czołówki tej należy również prawie zapomniany już tom doskonałych nowel **J. Meissnera — „Na Afrykańskim szlaku"**, a beletrystykę, której tematem są wojenne dzieje polskich dywizjonów w Wielkiej Brytanii, reprezentuje także zbiór opowiadań lotnika **Bolesława Pomiana — „Ku najjaśniejszej z gwiazd"**.

Do ciekawych i wartościowych pozycji pamiętnikarskich zaliczyć trzeba wspomnienia **Zygmunta Wasilewskiego** pt. **„Obyś żył w ciekawych czasach"**, w których przeżycia autora i fragmenty z dziejów polskiego lotnictwa w Anglii ukazane są na tle ważniejszych wydarzeń II wojny. Epizody z walk lotników bombowych zawarte są m. in. w książce **„Z Torunia do Londynu podróż z przeszkodami" — Władysława Leny-Kisielewskiego,** autora wydanej wkrótce po wojnie powieści **„Dywizjon Lancasterów". „Dno nieba" — Romana Lutosławskiego** — to wspomnienia pilota z grup transportowych w Afryce, gdzie polscy lotnicy ginęli nie tylko od kul niemieckich myśliwców i ognia Flakartillerie, lecz umierali również z pragnienia na pustyni.

Najbardziej liczne spośród Polskich Sił Powietrznych na Zachodzie lotnictwo myśliwskie doczekało się wielu kronikarzy. **Bohdan Arct** jest autorem książki pt. **„Niebo w ogniu"**, obejmującej trzy cykle wspomnień: wspomnienia z walk polskich myśliwców w Anglii — **„Messerschmitty w słońcu"**, wspomnienia z walk w Afryce — **„W pogoni za Luftwaffe"** oraz wspomnienia z obozu jeńców-lotników — **„Zwichnięte skrzydła".** Walkom myśliwców poświęcone są także wspomnienia pilota **Tadeusza Schiele** pt. **„Spitfire"** i trzy pozycje wychodzącej nakładem MON popularnej biblioteczki „Żółtego Tygrysa": **„Wielki dzień dywizjonu 303"** oraz **„W pościgu za V-1"** i **„Cyrk Skalskiego"** — B. Arcta.

Mieczysław Pruszyński latał w czasie wojny na lekkim bombowcu „Mosquito", a jego wspomnienia z tego okresu składają się m. in. na treść książki **„W Tobruku, Narwiku, Moskicie".** Wspomnienia lotnika z dywizjonu bombowego 301 **Mieczysława Pawlikowskiego** pt. **„Siedmiu z Halifaxa J"** obejmują także opisy otoczonych tajemnicą lotów ze zrzutami dla ruchu oporu w krajach okupowanej Europy. Książka **Jerzego Głębockiego „Kurs na Polskę"** — to również wspomnienia lotnika bombowego. Zbiór szkiców i reportaży lotniczych z lat 1940—45 **Jana Gitlina** nosi tytuł **„V — oznacza zwycięstwo"**.



Odmienny gatunek piśmiennictwa reprezentuje książka **B. Arcta — „W podniebnej chwale".** Jest to obszerna monografia wojskowo-historyczna, pierwsza w kraju praca ukazująca całokształt działań polskiego lotnictwa na Zachodzie — walki we Francji i Anglii, boje w Afryce Północnej i nad Atlantykiem, udział w inwazji na Europę, wyprawy bombowe na kontynent oraz loty ze zrzutami dla powstańców warszawskich. Do tego typu publikacji należy praca **Mieczysława Wyszkowskiego — „Polskie skrzydła nad Anglią"**, zwięzła historia naszego lotnictwa na Zachodzie, ukazana w statystycznych danych i uzupełniona metrykami wszystkich dywizjonów.

Z omówionych wyżej książek wyłania się prawie pełny obraz walk i dziejów 15 dywizjonów polskiego lotnictwa na Zachodzie.

Również i na froncie wschodnim napotkali lotnicy niemieccy groźne i kąśliwe samoloty, oznaczone biało-czerwoną szachownicą. Uformowane w 1943 r. w ramach 1 Armii WP ludowe lotnictwo polskie, na razie w sile jednego pułku myśliwskiego „Warszawa", szybko się rozrasta i w 1944 r. reprezentuje już siłę dywizji lotniczej, złożonej z trzech pułków: 1-go myśliwskiego „Warszawa", 2-go bombowego „Kraków" oraz 3-go szturmowego. Lotnicy 1 Armii WP także zapisali bohaterską kartę dziejów polskiego lotnictwa w II wojnie. Niestety, walki tych lotników nie znalazły jeszcze należytego odbicia w literaturze.

Daremnie szukać np. dokumentalnej pracy **Kazimierza Goździewskiego** o 1-ym pułku lotnictwa myśliwskiego pt. **„Na kursie 260°"**, daremnie szukać książki **J. Meissnera — „Warszawa — kurs na Berlin"** której treścią są także dzieje lotników pułku „Warszawa". Im poświęcona była także książka **Jerzego Koniecznego — „Na zwycięskim szlaku".** Całokształt działań dywizji lotniczej 1 Armii WP ukazywała książka **Marcina Monisa — „Szlak bojowy ludowego lotnictwa".** Fragmenty z walk tego lotnictwa znaleźć można było w wielu wydawnictwach wojskowych, m. in. w albumie na 10-lecie Ludowego Wojska Polskiego.

W tym roku obchodzimy 15-lecie Ludowego Wojska Polskiego, a więc także 15-lecie ludowego lotnictwa. Wydaje się, że na tę rocznicę nie powinno zabraknąć wydawnictw, które ukazywałyby pełniej niż dotychczas walki eskadr i pułków 1 Armii WP, a przede wszystkim dzieje najstarszej jednostki — 1 pułku myśliwskiego „Warszawa".

Pobieżny przegląd książek poświęconych dziejom polskiego lotnictwa w II wojnie wykazał, jak duża jest ich ilość. Choć różny jest charakter tych książek, reprezentujący szeroki wachlarz gatunków pisarskich — od reportaży począwszy, a na powieściach skończywszy — i choć różny jest ich poziom literacki, wszystkie są dokumentami wkładu polskich lotników w powietrzną wojnę z Niemcami. Dlatego znajdują zawsze tak wielu czytelników. I dlatego wydawnictwa krajowe na czele z Wydawnictwem MON powinny postarać się o to, żeby ta literacka dokumentacja walk polskiego lotnictwa na wszystkich teatrach II wojny światowej była jak najpełniejsza.

ZYGMUNT BIELECKI

W telegraficznym skrócie

Amerykański tankowiec powietrzny — Boeing KC-135 „stratotanker" przeleciał w poprzek Stanów Zjednoczonych z Los Angeles do Nowego Jorku w ciągu 3 godz 42 min 45 sek. Rekord dotychczasowy na tej trasie wynosił 3 godz 44 min i ustanowiony był przez myśliwiec „Thunderjet" w r. 1955. (z)

Lotnictwo wojskowe Izraela zakupiło ostatnio sześć francuskich odrzutowców S.O. „Vautour". (z)

Dodatkowe zamówienie na budowę 130 samolotów-tankowców KC-135 otrzymały zakłady Boeing (USA). (z)

Argentyna zakupiła sześć angielskich pasażerskich samolotów odrzutowych De Havilland „Comet-4". (z)

Zachodnio-niemiecka firma Dornier zakupiła dawne zakłady produkcji sterowców Zeppelin w mmenstadt, w celu rozszerzenia swej bazy produkcji samolotów. (z)

Abisyńskie towarzystwo komunikacji lotniczej otrzymało pierwszy z trzech samolotów pasażerskich DC-6B, które latać będą na liniach z Addis Abeby do Kairu (Egipt), Chartumu (Sudan) i Asmary. (z)

Amerykańskie zakłady Hughesa wypuściły typ lotniczego działka szybkostrzelnego (4 000 strzałów na minutę). Działko to w specjalnym zasobniku, może być zamontowane pod skrzydłem samolotu. (z)

W USA rozpoczęto próby w locie nowej wersji samolotu-pocisku „Bomarc". Przewidywany zasięg lotu — 640 km. (z)

Miesiąc czasu nieczynny był argentyński port lotniczy w Tucuman, wskutek szkód poczynionych przez padające ulewne deszcze. (z)

W rejonie New Jersey (USA) ma być zbudowany super-nowoczesny port lotniczy, posiadający 4 pasy startowe o szerokości 180 m i długości 5 000 m każdy. Port będzie mógł obsłużyć jednocześnie 90 samolotów. (z)

Od 1951 roku Kanada sprzedała państwom europejskim — członkom NATO ponad 750 samolotów. W ostatnim czasie odszedł z Kanady transport 25 samolotów T-33 do Grecji i Turcji. (z)

W Kaludze (ZSRR) został uroczyście odsłonięty pomnik wielkiego uczonego Konstantego Ciołkowskiego, pioniera lotów rakietowych. Pomnik przedstawia postać uczonego z brązu obok wielkiej 19-metrowej rakiety. (z)

W jednej z baz USA na Florydzie dowództwo lotnictwa amerykańskiego urządziło dla fachowców 44 krajów pokaz najnowszych samolotów wojskowych. Zademonstrowano m. in. loty bombowca B-58 „Hustler", myśliwca F-104 i myśliwca bombardującego F-105 „Thunderchief". (z)

Szwajcaria otrzymała pierwszy z zamówionych w Anglii 100 myśliwców Hawker „Hunter". (z)

W najbliższym czasie Francja otrzyma od USA w ramach tzw. programu wzajemnego bezpieczeństwa kilka eskadr samolotów „Super Sabre". (z)

W Kabylii (Algier) zderzył się w powietrzu fracuski śmigłowiec wojskowy z samooltem myśliwskim. Jedenaście osób znajdujących się na pokładzie śmigłowca zginęło. Pilot samolotu myśliwskiego uratował się skacząc ze spadochronem. (z)

Podczas lądowania uległ katastrofie w bazie Langley (USA) bombowiec B-57. Dwóch członków załogi zginęło. (z)

We włoskiej bazie lotniczej Rzym — Chiampino odbył się pokaz angielskiego bombowca strategicznego Avro „Vulcan", zorganizowany dla władz włoskich. (z)

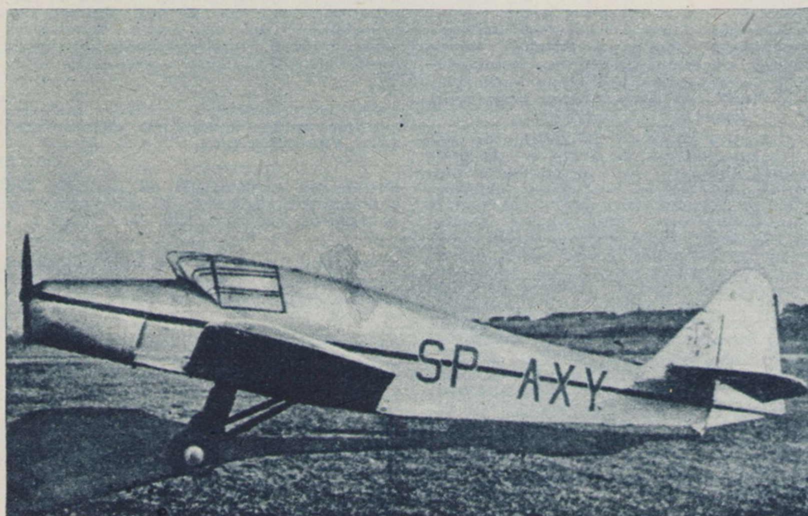
We Francji odbyły się pierwsze loty nowego samolotu eksperymentalnego Breguet-940, przeznaczonego dla startów (i lądowań) z bardzo krótkich pasów. Prędkość samolotu — około 500 km/h.

(z)

POLSKIE KONSTRUKCJE LOTNICZE 155

(Prawo przedruku zastrzeżone)

W uzupełnieniu cyklu „Polskie konstrukcje lotnicze" z lat 1936, 37 i 38 podajemy w niniejszym odcinku zdjęcia samolotów, które nie były reprodukowane przy ich opisach. Załączone zdjęcia pochodzą ze zbiorów J. B. Cynka oraz Feliksa Pawłowicza.



Samolot turystyczny RWD-16 ze zmienioną osłoną kabiny („SP" — Nr 43, odcinek 82).



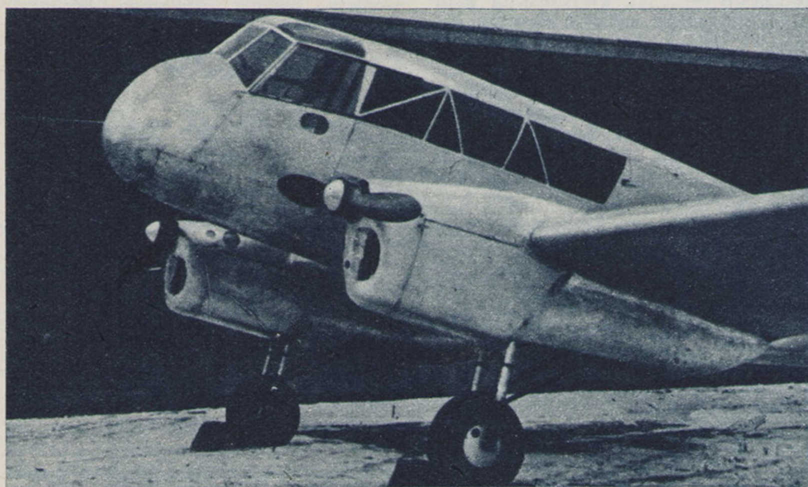
Jednopłatowiec łącznikowy konstrukcji inż. J. Rudlickiego — Lublin R-X z silnikiem Wright 220 KM („SP" — Nr 21, odcinek 68).



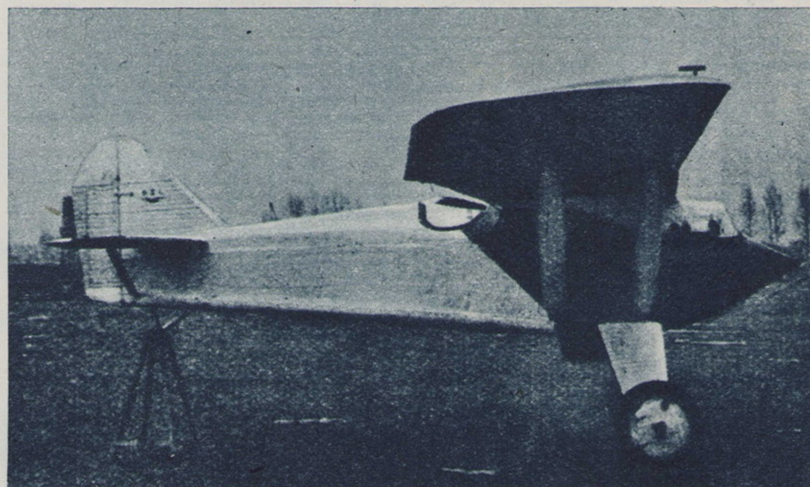
Samolot dalekiej turystyki RWD-9 z silnikiem Walter Bora 200 KM.



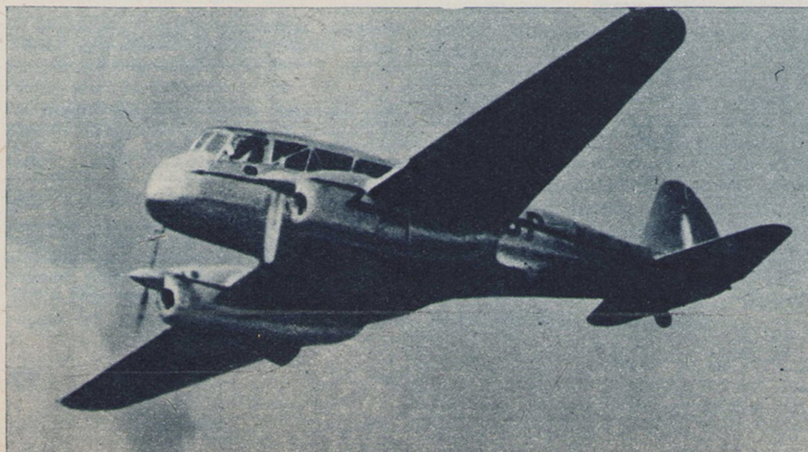
Dwupłatowiec wywiadowczy i bombowy konstrukcji inż. J. Rudlickiego — Lublin R-VIII („SP" — Nr 24, odcinek 71).



Samolot RWD-11 w pierwszej wersji oraz w wersji ulepszonej z metalowymi śmigłami, osłonami podwozia i zmienionymi osłonami piast śmigieł (zdjęcie RWD-11 w locie).



Jednopłatowiec myśliwski PZL P-1 druga wersja, konstrukcji inż. Z. Puławskiego („SP" — Nr 19, odcinek 138). Niżej: Jednopłatowiec łącznikowy PZL Ł-2, na którym kpt. pil. S. Skarżyński i kpt. inż. A. Markiewicz dokonali w 1931 r. rajdu długości 25 000 km („SP" — Nr 34, odcinek 104).







KRONIKA LOTNICTWA SPORTOWEGO

LOTY i OBLOTY

Po odprawie

Do drzwi ktoś zapukał. Kierownik aeroklubu Walenty Śmigło podniósł oczy znad papierów leżących na stole.

— Wejść — krzyknął ostro, przypominając sobie czasy, kiedy to był kapralem w jednostce lotniczej.

Szef wyszkolenia starannie zamknął za sobą drzwi.

— Widzicie, kierowniku — zaczął powoli siadając naprzeciw kierownika — przyszedłem w sprawie delikatnej. Chciałbym prosić o poradę. Szczególnie teraz, kiedy była ta narada na Gocławiu w Warszawie i tylu ludzi ukarano za łamanie dyscypliny w powietrzu i na ziemi. Sytuacja wymaga zaczęcia pracy po nowemu, przemyślenia każdego posunięcia, bo do wszystkiego gotowi się przyczepić.

— Tak, oczywiście. Dosyć tego co było. Mieli rację ci z Dyrekcji.

— Więc właśnie dlatego przyszedłem... Widzicie, u nas jest wolne miejsce instruktora szybowcowego. Było już paru kandydatów. I właśnie dzisiaj przysłali do nas nowego. Zieliński się nazywa. Zieliński Stanisław. A przecież nasz wyciągarkowy to też Zieliński. Tylko że Jan. Boję się czy to nie rodzina. Bo nie chciałbym, aby jakaś inspekcja doszła do wniosku, że kierujemy się kumoterstwem. Pytałem się więc tego nowego z jakich on Zielińskich. Ale odpowiedział, że to nieważne. Najważniejsze — powiedział — że umie szkolić.

— Sprawa prosta. Nie przyjmować. Dosyć kumoterstwa, rozluźnienia dyscypliny, protekcji i łamania przepisów. To moje zdanie...

— Ja mam identyczne, panie kierowniku. Identyczne.

— Przepraszam, że przerywam, ale chciałbym się dowiedzieć, czy mechanicy przygotowali samolot. Tak na medal. Bo jutro lecę do Warszawy. Mogą zrobić przegląd. Podobnie jak wtedy.

— Przygotowali, pracowali wszyscy całą niedzielę. Był trochę zapuszczony. A mechanik Pompka to nawet oczyścił go polerem samochodowym. Z domu przyniósł. Prawdziwy cześki. Jednym słowem maszyna lśni jak lustro.

— Dobrze... Więc co dalej?

— Właśnie druga sprawa. Dowiedziałem się poufnie, że kuzyn naszej maszynistki jest jednocześnie bratem stryjecznym naszego ściągarkowego. Oczywiście dowiedziałem się tego tak poufnie, całkiem tego... prywatnie. Właśnie on złożył podanie o przyjęcie do pracy.

— Dosyć kumoterstwa, protekcji i rozluźnienia dyscypliny.

— Właśnie, właśnie. Ja o tym wiem. Szczególnie po ostatniej odprawie na Gocławiu w Warszawie i po naradzie u nas. Nie przyjmę go. Ja tylko mówię o tym, aby kierownik wiedział.

— Czy to już wszystko?

— Tak, tak. Już wychodzę, nie chcę przeszkadzać... Tylko jedno pytanie... takie prywatne.

— Słucham was.

— Kochany szwagierku. Chciałbym się zapytać, czy przyjdziecie z Marysią na imieniny. Będzie kuzyn Antoś — ten instruktor szybowcowy, kuzynek Stefan — ten mechanik samolotowy i kuzyn Boguś — ten spadochroniarz.

— Ależ przyjdziemy, przyjdziemy. Marysia już sobie na to przyjęcie nową suknię kupiła i buty na szpileczkach...

ZEFIREK

BIULETYN AEROKLUBU PRL NR 282

Zatwierdzenie wyczynów krajowych

Diament za przelot docelowy ponad 300 km

20(204) Edward Kieszkowski — na szybowcu „Mucha", na trasie Gardeja — Wrocław, dnia 12.6.58 — 310 km

Srebrne Odznaki Szybowcowe

103(1370)	**Edward Kieszkowski**				
	długotrwałość:	2.5.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 57 min
	przewyższenie:	2.5.57	„	„Mucha"	1150 m
	przelot:	12.6.58	„	„Mucha"	310 km
104(1371)	**Bogdan Piątkowski**				
	długotrwałość:	25.5.57	na szybowcu	„Mucha"	5 h 54 min
	przewyższenie:	24.5.58	„	„Mucha"	1375 m
	przelot:	16.6.57	„	„Mucha"	132 km
105(1372)	**Piotr Puławski**				
	długotrwałość:	9.9.57	na szybowcu	„Komar"	7 h 55 min
	przewyższenie:	17.6.58	„	„Mucha"	1805 m
	przelot:	25.5.58	„	„Mucha"	90 km
106(1373)	**Ireneusz Supernak**				
	długotrwałość:	25.5.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 23 min
	przewyższenie:	17.6.58	„	„Mucha"	1425 m
	przelot:	1.7.58	„	„Mucha"	133 km
107(1374)	**Lidia Amtmann**				
	długotrwałość:	4.8.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 45 min
	przewyższenie:	20.7.58	„	„Mucha"	1050 m
	przelot:	3.8.58	„	„Mucha"	133 km
108(1375)	**Ewaryst Kościelny**				
	długotrwałość:	28.7.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 25 min
	przewyższenie:	4.8.58	„	„Mucha"	1835 m
	przelot:	4.8.58	„	„Mucha"	75 km
109(1376)	**Henryk Juszczak**				
	długotrwałość:	26.7.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 14 min
	przewyższenie:	10.8.58	„	„Mucha"	1050 m
	przelot:	3.8.58	„	„Mucha"	105 km
110(1377)	**Jan Sójka**				
	długotrwałość:	26.6.58	na szybowcu	„Mucha"	5 h 19 min
	przewyższenie:	10.8.58	„	„Mucha"	1150 m
	przelot:	3.8.58	„	„Mucha"	98 km

Sekretarz Generalny Aeroklubu PRL
(—) TADEUSZ REJNIAK

SKOKI DO WODY

W sierpnia br. mieszkańcy Płocka i okolic tłumnie ściągnęli na Zbocza Tumskie. Miejscowy aeroklub przygotował dla nich nielada atrakcję — skoki spadochronowe do wody. Wszyscy czekali w napięciu, gdy od strony wysokich wież katedry nadleciał samolot. Penetrował jakby rejon skoków, aby dokładnie wykonać zadanie. Za chwilę pilot inż. Stanisław Wasil przymknął gaz. Na skrzydle ukazał się skoczek i wreszcie pod płatami samolotu rozwinęła się czasza spadochronu. Stefan Furmaniak, mistrz sportu i instruktor spadochronowy, zbliżał się do powierzchni Wisły. Z oddali mknęła w kierunku skoczka motorówka Milicji Rzecznej. Instr. Furmaniak zaopatrzony w kamizelkę ratowniczą utrzymywał się na powierzchni, czekając na pomoc motorówki, która za chwilę zabrała na swój pokład spadochron i skoczka.

Podobnych skoków wykonano w Płocku w ciągu dwóch dni (15 i 16. VIII.) jedenaście. Skoki te zostały wykonane w ramach podstawowego kursu spadochronowego, który został zorganizowany wspólnie przez aerokluby w Płocku i Mielecki. Ten ostatni zapewnił kadrę lotno-techniczną, sprzęt i materiały pędne, zaś miejscowy — dał kandydatów do szkolenia, zapewniając im zakwaterowanie w namiotach i wyżywienie.

Kurs odbył się od 8 do 18 sierpnia br. Ukończyło go 13 kandydatów. Ponadto 5 skoczków odbywało skoki ćwiczebne, podwyższając swoje kwalifikacje do II i I klasy. Szkolenie odbywało się pod kierownictwem instruktora Furmaniaka z Aeroklubu Mieleckiego.

R. F.



Wyżej: Z samochodem na start i... pierwsze skoki szkolne. Z prawej: Za chwilę wodowanie w środku Wisły. Niżej: Motorówka MO wyławia skoczka i spadochron.

Foto: R. F.



POKAZY LOTNICZE

W BIELSKU PODLASKIM..

W ramach tegorocznego Święta Lotnictwa odbyły się zorganizowane przez Aeroklub Białostocki pokazy lotnicze w Bielsku-Podlaskim. Zgromadziły one setki mieszkańców i młodych entuzjastów lotnictwa. Oprócz akrobacji na samolocie CSS-13, ludność oglądała szybowiec „Mucha" w jego efektownych ewolucjach. Wiele podziwu wywołał również skok z samolotu ze spadochronem. Największą atrakcją były jednak loty pasażerskie na samolocie CSS-13, które odbyli szczęśliwi posiadacze wylosowanych biletów. Pokazy te w poważnym stopniu przyczyniły się do spopularyzowania lotnictwa na terenie powiatu Bielsk-Podlaski.

Henryk Poskrobko
Bielsk-Podlaski

GRUDZIĄDZU...

Tysiące mieszkańców Grudziądza przybyło na lotnisko podziwiać pokazy lotnicze urządzone staraniem Aeroklubu Grudziądzkiego w dniu 31 sierpnia 1958 r. Wzięły w nich udział oprócz szybowców i samolotów sportowych również samoloty odrzutowe.

Pokaz walki powietrznej myśliwskich samolotów odrzutowych zademonstrował publiczności osiągnięcia i sprawność naszych pilotów, a wykonanie zespołowej akrobacji dostarczyło widzom dużo wrażeń i emocji.

Dla entuzjastów sportu spadochronowego został wykonany desant z udziałem mistrza sportu Edwarda Chodkiewicza, który w tym dniu obchodził jubileusz dwusetnego skoku. Skok ten wykonał on z „Junaka-2" w locie plecowym.

Podobne pokazy odbyły się również w powiecie grudziądzkim.

Tadeusz Dalecki

...I W WOJEWÓDZTWIE KIELECKIM

W dniach od 31 sierpnia do 8 września br. Aeroklub Kielecki przeprowadził pięć imprez lotniczych na terenie województwa. Pokazy odbyły się we Włoszczowie, Szczekocinach, Pińczowie, Gnojnie i Busku-Zdroju. Najbardziej okazałe wypadły pokazy w Pińczowie, na terenie dawnej szkoły szybowcowej, gdzie znajduje się bardzo dużo entuzjastów lotnictwa.

Po zakończeniu pokazów w wymienionych miejscowościach odbywały się loty pasażerskie, których w sumie wykonano 140.

Roman Gajos

HEŁM SKOCZKA

Podczas wykonywania skoków z dużych wysokości (rzędu 13,5 — 14 km) koniecznością jest stosowanie aparatury tlenowej. Ciekawie rozwiązano to wyposażenie spadochroniarzy - wyczynowców w ZSRR. Skoczek ma specjalny hełm z odejmowaną przednią osłoną (patrz zdjęcie), w której umieszczony jest przewód do aparatu tlenowego. Hełm taki jest znacznie wygodniejszy w użyciu niż zwykła maska tlenowa: nie krępuje ruchów głowy skoczka, zwiększając jego sprawność. Na zdjęciu: P. Iszczenko w ubraniu i otwartym hermetycznym hełmie przed skokiem ze stratosfery.

Zdjęcia: Krylia Rodiny



DWA REKORDY

Dwaj radzieccy piloci F. Bieluszkin i W. Rjachowski ustanowili w marcu br. dwa międzynarodowe rekordy śmigłowcowe. Pierwszy wykonał na śmigłowcu Mi-1 na lot po prostej pokonując odległość 794,928 km w czasie 5 godz. 22 min. bez lądowania, na trasie Moskwa — Wiaźma — Mińsk — Baranowicze. Wysokość lotu 800 — 1 000 m. Na tym samym śmigłowcu w 5 dni później W. Rjachowski ustanowił rekord odległości w obwodzie zamkniętym w czasie 3 godz. 59 min., przelatując trasę Tuszyno — Kaługa — Rjazań — Tuszyno o długości 555,376 km. Ponieważ zasięg śmigłowca Mi-1 wynosi około 400—500 km, w rekordowej maszynie zmieniono system zasilania dobudowując specjalne zbiorniki paliwa.



I tak też bywa!

ZASŁUŻONY KONSTRUKTOR SILNIKÓW ODRZUTOWYCH

Niedawno obchodził 30-letni jubileusz swej pracy 50-letni konstruktor silników odrzutowych w ZSRR Archip Ljulka. Ljulka należy do najwybitniejszych twórców radzieckich silników odrzutowych ,nad którymi pracuje od 1936 roku. Za wybitne osiągnięcia otrzymał m. in. tytuł Bohatera Pracy Socjalistycznej.



ROWER POWIETRZNY STARTUJE!

Poniżej przedstawiamy serię zdjęć dokonanych w czasie pokazowych lotów składanego śmigłowca Hiller „Rotocycle". Śmigłowiec ten napędzany jest 4-cylindrowym dwutaktowym silnikiem Nelson o mocy 45 KM.

1. Śmigłowiec przyjechał na lotnisko w samochodzie.
2. Oto jak wygląda w stanie złożonym.
3. Przystępujemy do montażu.
4. Ostatnie oględziny przez mechaników.
5. Pilot zajmuje miejsce w siodełku.
6. Wirnik zaczyna się obracać i już jesteśmy parę metrów nad ziemią.
7. A tak wygląda tablica przyrządów pokładowych roweru powietrznego. Z lewej strony siodełka widoczna dźwignia zmiany skoku.
8. Po uzupełnieniu paliwa można lecieć dalej. Na pierwszym planie widoczny drążek sterowy.

Zdjęcia: J. O.



KSIĄŻĘ LOTNIKIEM

Książę Edynburga, mąż królowej angielskiej Elżbiety, jest zapalonym lotnikiem. Ma licencję pilota samolotowego, szybowcowego, śmigłowcowego oraz na samoloty odrzutowe. Do miejsc swych oficjalnych wizyt udaje się przeważnie drogą powietrzną, a duży trawnik obok pałacu królewskiego został na jego życzenie zamieniony na heliport. Na zdjęciu książę Filip przed startem na śmigłowcu S.55.

Zdjęcie J. O.

